//12//
LUGLIO//2013

WORLD
SVEZIA
LETTONIA
FINLANDIA

ITALY
FINAL ROUND//MINI MX
PADOVA/CARPI//SX
MALPENSA/WMX
CINGOLI//EPOCA

UFO PLAST
Paramano
VIPER
Paramano
ESCALADE
RIGOROSAMENTE
100% MADE IN ITALY
www.ufoplast.com

UFO PLAST
NEW SPECTRA HELMETS
SPECTRA POLYCARBONATE STRUCTURE
SPECTRA
LEVEL
NITRO
PATRIOT
UFO
www.ufoplast.com

FROGSKINS® COLLECTION

XL motocross web magazine

INDEX

Magic
Moment
JONATHAN BARRAGAN
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

Magic Moment

EVGENY BOBRYSHEV

FOTO: ENZO TEMPESTINI

Magic
Moment
XAVIER BOOG
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

Magic
Moment
ANTONIO CAIROLI
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

Magic
Moment
CHRISTOPHE CHARLIER
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

Magic
Moment
KEN DE DYCKER
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

Magic
Moment
CLEMENT DESALLE
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

Magic
Moment

DEAN FERRIS

FOTO: ENZO TEMPESTINI

Magic
Moment
RUI GONCALVES
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

MOTUL
PIRELLI
SUZUKI
KYB
ROCKSTAR
Magic
Moment
KEVIN STRIJBOS
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

Magic
Moment
JEFFREY HERLINGS
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

Magic
Moment
TANEL LEOK
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

Magic
Moment
IVO MONTICELLI
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

Magic Moment

GAUTIER PAULIN

FOTO: ENZO TEMPESTINI

Magic
Moment
DAVID PHILIPPAERTS
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

Magic
Moment
JOEL ROELANTS
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

ENERGY
Magic
Moment
TOMMY SEARLE
FOTO: ENZO TEMPESTINI
XL

A.F.M. FRAME
_Disegno anatomico della struttura
_Struttura in Carbonio legato a fibre epox
_Struttura rigida ed alleggerita, con protezione all'impatto

SISTEMA ASIMMETRICO DELLO SNODO
_Segue in movimento naturale di "flesso-estensione" dell'articolazione
_Permette il movimento indipendente di ogni parte dello snodo
_Permette l'allineamento automatico delle strutture
_Estensione regolabile da 0º a 30º
_Spessori di diverse grandezze per la regolazione della calzata

A.R.C. CUFF
_Regolazione multipla e millimetrica del braccetto
_Regolazione del supporto laterale semi-rigido
_Regolazione della posizione
_Tirante interno in Acciaio
_Interno antiscivolo
_Imbottitura in Termoformato EV50 ad alto assorbimento all'impatto

ANTI-ROTATION TETHER
_Aggancio della ginocchiera allo stivale
_Regolazione personalizzabile

QUICK RELEASE STRAPS
_Chiusura istantanea con tensione pre-regolata
_Bottoncino a rilascio ed apertura immediata
_Estremamente sottile e non ingobrante

TELE-TRI PATELLA CUP
_Protezione rotulea telescopica in tre parti
_Ginocchio protetto anche in piegamento
_Facilmente smontabile
_Materiale Nylon 6 ad alta protezione di impatto
_Copertura totale dell'arto anche a ginocchio piegato
_Imbottitura in Termoformato EV50 ad alto assorbimento all'impatto

TERMO-FORMED PADDING
_Imbottitura in Termoformato per calzata perfetta
_Facilmente smontabile e lavabile
_Prende la forma del corpo

WATER RESISTANT
_Nessun materiale corrosivo
_Lavabile a mano e con acqua fredda

TAGLIE
_Quattro taglie

INTRODUCING THE ALL NEW

CELL™

13 COLLECTION
AF/AS UV PROTECTION
PURE ORANGE
See all 2013 collection on hz-area.com
Add Hz Goggles on facebook

Bi-Triplete

Tripla affermazione per i due piloti KTM Herlings e Cairoli. L'olandese è sempre più "volante", il campione MX1 ha preso il largo.

Testo e foto **Enzo Tempestini**

Tre settimane, tre gare, due classi, due vincitori, anzi no… due dominatori. Il mondiale motocross 2013 ha preso definitivamente la "piega" e quando mancano solo cinque GP alla fine del campionato, il discorso "titolo" sembra oramai una pratica archiviata. Nella MX2, mai avuto dubbi sul vincitore fin dal primo GP di stagione, tanto è grande il divario tra Jeffrey Herlings e il primo dei "comuni mortali". L'olandese ha stradominato anche le tre gare

Gautier Paulin aveva impressionato tutti a Maggiora battendo Cairoli nel GP d'Italia, nella ultime tre gare si è un po' "perso" e rischia la seconda posizione in campionato.

nordiche con altrettante vittorie assolute anche se una piccola "macchia" l'ha lasciata. Nella prima manche del GP di Svezia è arrivato "solo" terzo. Per uno che puntava alla vittoria assoluta di tutte le manche e, ovviamente, di tutti i GP, una "macchia notevole" ma che alla fine dei giochi cambierà veramente poco sul risultato finale. Herlings ha eguagliato il record di vittorie consecutive di GP di Stefan Everts fatto segnare da Mr. Motocross nel 2006 quando conquistò 12 GP di seguito. Per ora lo ha "pareggiato" e con molta probabilità riuscirà a batterlo gia dal prossimo GP di Germania, tanta è la sua superiorità in questa stagione. Alle sue spalle si alternano i vari Tixier, Butron, Charlier, Ferris e Nicholls che tanto fanno, ma poco e senza costanza, raccolgono. Il divario in classifica generale tra Herlings e il secondo (Tixier) è salito a 151 lunghezze il che sta

a significare che, fermo restando stravolgimenti impensabili, il campione potrà bissare il suo titolo 2012 con almeno tre GP di anticipo sulla fine della stagione. Herlings cercherà la “perfect season” rimanendo in MX2 per vincere tutte le gare, oppure vorrà dimostrare e dimostrarsi di essere all’altezza di Cairoli, “sfidandolo” in MX1 negli ultimi GP? Questo non è dato a sapersi ma manca poco per la risposta, che soltanto il tempo ci potrà dare. Sfidare Cairoli, cosa praticamente impossibile, o quasi, per i suoi avversari regolarmente presenti in MX1. Dopo il GP d’Italia dove Antonio è arrivato al terzo posto assoluto e dove il “mondo” iniziava a gridare “inizia la crisi di Cairoli”, il sei volte campione ha risposto alla sua maniera e con i numeri: tre vittorie assolute, cinque primi e un secondo posto, due doppiette e vantaggio che è salito a 99 punti su Gautier Paulin. La fase

Clement Desalle sta pagando caro lo “zero” della seconda manche di Maggiora. Mai al di sotto del terzo posto, nelle ultime tre gare ha dato filo da torcere a tutti.

Ken De Dycker è arrivato alla sua seconda vittoria di manche di questa stagione in gara 1 in Lettonia e nemmeno il Cairoli dei giorni migliori è riuscito a contrastarlo nella sua prova vincente.

Tommy Searle, genio e sregolatezza della MX1 alterna prestazioni esaltanti (leggi seconda manche della Finlandia) a altre deludenti (seconda manche Svezia).

Seconda guida, ma non troppo, il "Kid" Kevin Strijbos ha colto un ottimo secondo posto nella manche di chiusura della Finlandia ed è in netto miglioramento, di risultati e di morale.

cruciale del campionato ha dato (ancora una volta) ragione al campionissimo che si è scrollato di dosso pressioni e "chiacchiere" a suon di manciate di gas. Tre circuiti che, fondamentalmente favorevoli a Cairoli, hanno definitivamente affossato le velleità di "risposta" dei suoi avversari oramai più intenti alla lotta per il secondo posto che effettivamente concentrati a contrastare il siciliano. "Non c'è trippa per gatti" nemmeno in questa stagione e a questo punto, solo la matematica separa Antonio dal titolo n. 7. Fatti i dovuti "scongiuri" anche Tony ha detto "ora il vantaggio è importante, cercherò di amministrare al meglio" ma a questo ci crediamo poco. Lui è un'attaccante di razza, una "prima punta" che quando è in area di rigore non fa sconti a nessuno, cerca il gol anche sul 6 a 0 e a cinque minuti dalla fine. Sei titoli a "zero", cinque GP alla fine, l'attaccante non farà sconti nemmeno in Germania?

Jeremy Van Horebeek, debuttante al pari di Searle in MX1, inizia ad assimilare bene i ritmi della categoria maggiore e negli ultimi GP ha portato a casa un buon bottino di punti.

Max Nagl non riesce a ingranare. Secondo in Svezia (gara 1) non è riuscito a ripetersi nelle cinque manche successive anche a causa di una forma influenzale che lo ha debilitato notevolmente, soprattutto in Finlandia.

Rui Goncalves, assente in Svezia per la “revisione” al ginocchio destro, al suo rientro ha fatto vedere buone cose anche se in condizioni fisiche non ottimali.

ACERBIS

Davide Guarneri ha corso a “mezzo servizio” in Finlandia dopo aver rimediato una brutta distorsione alla caviglia destra che gli aveva condizionato anche mezzo GP di Lettonia.

David Philippaerts dopo il doppio "zero" del GP di casa (caduta il sabato a Maggiora) voleva e poteva riscattarsi ma i risultati non gli danno ragione. In Finlandia ci si è messa di mezzo anche la moto che lo ha appiedato il sabato in qualifica e la domenica nella seconda manche.

Shaun Simpson è passato dalla TM alla Yamaha ma il cambiamento non ha portato risultati tanto diversi da quelli ottenuti con la moto italiana.

Xavier Boog ha raccolto veramente poco nella tripla trasferta nordica e a Hyvinkaa non è potuto nemmeno entrare in gara a causa del trauma al ginocchio destro dopo la rovinosa caduta rimediata in qualifica il sabato.

Tanel Leok si è "scambiato di banco" con Simpson risalendo sulla TM. Di rientro dall'infortunio alla clavicola, l'estone non ha comunque esaltato per velocità e costanza di prestazioni.

Lo spagnolo Jonathan Barragan sembra l'ombra del pilota che ci ricordiamo combattivo e grintoso. Naviga stabilmente nelle retrovie del plotone e non da segni di ripresa.

Incredibile ma vero: Steven Frossard si è di nuovo infortunato al piede sinistro. Non si tratta di una "ricaduta" ma di un nuovo infortunio (frattura del terzo e quarto metatarso) che lo costringerà a altre cinque settimane di stop.

Jeffrey Herlings sempre più solo al comando della MX2 2013.

La matematica lo tiene lontano dal titolo iridato ma gli avversari non possono impensierirlo.

Jordi Tixier non può nulla contro lo strapotere del suo compagno di squadra ma tiene bene il ruolo di "secondo" in campionato.

Glenn Coldenhoff va a corrente "alternata". Molto bene nelle prima due manche di Lettonia e Finlandia (terzo e secondo), altrettanto male nelle seconde (diciannovesimo e ritirato)

Dean Ferris è tornato a podio in Finlandia (secondo) con due terzi posti e ha recuperato punti pesanti su Coldenhoff per la quarta posizione in campionato.

Jose Butron, parte sempre bene e sfrutta al meglio questa dote raccogliendo risultati di prestigio. Se non riesce a scattare al meglio (Svezia e Finlandia) rimane un po' anonimo ma mantiene bene la terza posizione in campionato.

Jake Nicholls, sul podio e grande protagonista in Svezia, si è "perso" nei due GP successivi perdendo contatto con la "top five"

Dopo due GP esaltanti in Italia (terzo assoluto) e in Svezia (quinto), il "Lupo" ha perso un po' l'orientamento in Lettonia con un "zero" pesante in gara 2 dovuto a una caduta quando era secondo alle spalle di Herlings. In Finlandia è caduto compromettendo la prima manche (diciottesimo).

Christophe Charlier, arriva al suo primo successo di manche nel mondiale in Svezia e per poco non fa lo "sgambetto" a Herlings finendo il GP a pari punti con il vincitore che ha salvato il suo record veramente in extremis.

Ivo Monticelli, “assente ingiustificato” in Svezia, si è ripreso bene in Lettonia e soprattutto in Finlandia dove ha fatto vedere cose egregie soprattutto in qualifica (decimo) e in gara 1 (tredicesimo). Peccato la caduta al via della seconda manche, che lo ha costretto al ritiro.

Stefan Olsen ha portato la Honda del Team J-Tech al decimo posto assoluto nel GP di Lettonia. Mai in gara nella successiva prova in Finlandia dove non è riuscito a interpretare al meglio il circuito.

Aleksandr Tonkov continua a far vedere che gode di ottima velocità ma purtroppo anche di una grande sfortuna. In Lettonia è stato protagonista involontario di una caduta insieme a Pocock che lo ha costretto al ritiro e a non partire per la seconda manche a causa di un brutto colpo preso al gomito destro.

Campione Europeo in carica, il francese Romain Febvre si è pienamente ripreso dall'infortunio che lo ha tenuto fuori per quattro GP. In Lettonia ha fatto vedere ottime cose raccogliendo un buon bottino di punti.

ROCKSTAR
ENERGY
SUZUKI
FACTORY RACING
HONDA
Honda Racing
World Motocross Team

MOTORSPORTS
TECH RACING
ESTA MOTORSPORTS
HONDA
RENTHAL
MX1
ESTA MOTOR
HONDA
LAPIPLAST
Twin Air
VERTEX
ESTA MOTORSPORTS

NSTER
ERGY
STAGE FLAME
GINSENG + B-VITA
MONSTER
ENERGY
Kawasaki
PRO CIRCUIT
100

MONSTER
ENERGY

Red Bull
Kawasaki
KTM
84
250 SX-F
ATHENA
WWW.KTM.COM
brembo

KEMEA
Petar
Petrov
152

AKRAPOVIĆ
ATHENA
KTM

tc222
CAIROLI
222
STYLE ROCK
Virgin
RADIO
Red Bull
MOTORE

MX1 Gara 1
1. Antonio Cairoli (ITA), KTM
2. Clement Desalle (BEL), Suzuki
3. Ken de Dycker (BEL), KTM
4. Jeremy van Horebeek (BEL), Kawasaki
5. Kevin Strijbos (BEL), Suzuki
6. Gautier Paulin (FRA), Kawasaki
7. Evgeny Bobryshev (RUS), Honda
8. Rui Goncalves (POR), KTM
9. Maximilian Nagl (GER), Honda
10. Joel Roelants (BEL), Yamaha
11. Shaun Simpson (GBR), Yamaha
12. Tommy Searle (GBR), Kawasaki
13. David Philippaerts (ITA), Honda
14. Matiss Karro (LAT), KTM
15. Juss Laansoo (EST), KTM
16. Herjan Brakke (NED), Yamaha
17. Davide Guarneri (ITA), KTM
18. Ludvig Söderberg (FIN), Honda
19. Jonathan Barragan (ESP), KTM
20. Augusts Justs (LAT), Honda
21. Vytautas Bucas (LTU), Honda
22. Mikola Paschynskyi (UKR), KTM
23. Klemen Gercar (SLO), Honda
24. Toni Eriksson (FIN), KTM
25. Teemu Lehtinen (FIN), Kawasaki
26. Marko Kovalainen (FIN), Honda
27. Tanel Leok (EST), TM

MX2 Gara 1
1. Jeffrey Herlings (NED), KTM
2. Glenn Coldenhoff (NED), KTM
3. Dean Ferris (AUS), Yamaha
4. Jake Nicholls (GBR), KTM
5. Jordi Tixier (FRA), KTM
6. Petar Petrov (BUL), Yamaha
7. Harri Kullas (FIN), KTM
8. Christophe Charlier (FRA), Yamaha
9. Jose Butron (ESP), KTM
10. Aleksandr Tonkov (RUS), Honda
11. Max Anstie (GBR), Suzuki
12. Maxime Desprey (FRA), Yamaha
13. Ivo Monticelli (ITA), TM
14. Tim Gajser (SLO), KTM
15. Even Heibye (NOR), KTM
16. Mel Pocock (GBR), Yamaha
17. Kevin Fors (BEL), Yamaha
18. Alessandro Lupino (ITA), Kawasaki
19. Roberts Justs (LAT), Honda
20. Elliott Banks-Browne (GBR), KTM
21. Erki Kahro (EST), Yamaha
22. Stefan Kjer Olsen (DEN), Honda
23. James Dunn (GBR), KTM
24. Viacheslav Golovkin (RUS), KTM
25. Valtteri Malin (FIN), KTM
26. Miika Oinonen (FIN), KTM
27. Joonas Heimonen (FIN), Suzuki
28. Tommi Metsola (FIN), KTM
29. Vsevolod Brylyakov (RUS), Honda
30. Dylan Ferrandis (FRA), Kawasaki
31. Romain Febvre (FRA), KTM
32. Jami Numminen (FIN), Kawasaki
33. Jason Clermont (FRA), Kawasaki
34. Pascal Rauchenecker (AUT), KTM

MX1 Gara 2
1. Antonio Cairoli (ITA), KTM
2. Kevin Strijbos (BEL), Suzuki
3. Clement Desalle (BEL), Suzuki
4. Gautier Paulin (FRA), Kawasaki
5. Jeremy van Horebeek (BEL), Kawasaki
6. Ken de Dycker (BEL), KTM
7. Rui Goncalves (POR), KTM
8. Evgeny Bobryshev (RUS), Honda
9. Maximilian Nagl (GER), Honda
10. Joel Roelants (BEL), Yamaha
11. Tommy Searle (GBR), Kawasaki
12. Matiss Karro (LAT), KTM
13. Jonathan Barragan (ESP), KTM
14. Shaun Simpson (GBR), Yamaha
15. Herjan Brakke (NED), Yamaha
16. Davide Guarneri (ITA), KTM
17. Tanel Leok (EST), TM
18. Augusts Justs (LAT), Honda
19. Juss Laansoo (EST), KTM
20. Vytautas Bucas (LTU), Honda
21. Ludvig Söderberg (FIN), Honda
22. Klemen Gercar (SLO), Honda
23. Mikola Paschynskyi (UKR), KTM
24. Toni Eriksson (FIN), KTM
25. David Philippaerts (ITA), Honda

Classifica di GP MX1
1. Antonio Cairoli (ITA), KTM, 50 p.
2. Clement Desalle (BEL), Suzuki, 42 p.
3. Kevin Strijbos (BEL), Suzuki, 38 p.
4. Ken de Dycker (BEL), KTM, 35 p.
5. Jeremy van Horebeek (BEL), Kawasaki, 34 p.
6. Gautier Paulin (FRA), Kawasaki, 33 p.
7. Rui Goncalves (POR), KTM, 27 p.
8. Evgeny Bobryshev (RUS), Honda, 27 p.
9. Maximilian Nagl (GER), Honda, 24 p.
10. Joel Roelants (BEL), Yamaha, 22 p.
11. Tommy Searle (GBR), Kawasaki, 19 p.
12. Shaun Simpson (GBR), Yamaha, 17 p.
13. Matiss Karro (LAT), KTM, 16 p.
14. Herjan Brakke (NED), Yamaha, 11 p.
15. Jonathan Barragan (ESP), KTM, 10 p.
16. Davide Guarneri (ITA), KTM, 9 p.
17. Juss Laansoo (EST), KTM, 8 p.
18. David Philippaerts (ITA), Honda, 8 p.
19. Tanel Leok (EST), TM, 4 p.
20. Augusts Justs (LAT), Honda, 4 p.
21. Ludvig Söderberg (FIN), Honda, 3 p.
22. Vytautas Bucas (LTU), Honda, 1 p.
23. Klemen Gercar (SLO), Honda, 0 p.
24. Mikola Paschynskyi (UKR), KTM, 0 p.
25. Toni Eriksson (FIN), KTM, 0 p.

26. Teemu Lehtinen (FIN), Kawasaki, 0 p.
27. Marko Kovalainen (FIN), Honda, 0 p.

Classifica Campionato del Mondo MX1
1. Antonio Cairoli (ITA), KTM, 564 p.
2. Gautier Paulin (FRA), Kawasaki, 465 p.
3. Clement Desalle (BEL), Suzuki, 456 p.
4. Ken de Dycker (BEL), KTM, 441 p.
5. Kevin Strijbos (BEL), Suzuki, 365 p.
6. Tommy Searle (GBR), Kawasaki, 337 p.
7. Jeremy van Horebeek (BEL), Kawasaki, 305 p.
8. Maximilian Nagl (GER), Honda, 296 p.
9. Rui Goncalves (POR), KTM, 230 p.
10. Davide Guarneri (ITA), KTM, 195 p.
11. David Philippaerts (ITA), Honda, 191 p.
12. Evgeny Bobryshev (RUS), Honda, 183 p.
13. Shaun Simpson (GBR), Yamaha, 178 p.
14. Xavier Boog (FRA), KTM, 173 p.
15. Joel Roelants (BEL), Yamaha, 169 p.
16. Tanel Leok (EST), TM, 139 p.
17. Jonathan Barragan (ESP), KTM, 116 p.
18. Matiss Karro (LAT), KTM, 101 p.
19. Steven Frossard (FRA), Yamaha, 60 p.
20. Augusts Justs (LAT), Honda, 51 p.

MX2 Gara 2
1. Jeffrey Herlings (NED), KTM
2. Jordi Tixier (FRA), KTM
3. Dean Ferris (AUS), Yamaha
4. Jose Butron (ESP), KTM
5. Romain Febvre (FRA), KTM
6. Aleksandr Tonkov (RUS), Honda
7. Max Anstie (GBR), Suzuki
8. Dylan Ferrandis (FRA), Kawasaki
9. Alessandro Lupino (ITA), Kawasaki
10. Harri Kullas (FIN), KTM
11. Petar Petrov (BUL), Yamaha
12. Maxime Desprey (FRA), Yamaha
13. Christophe Charlier (FRA), Yamaha
14. Mel Pocock (GBR), Yamaha
15. Tim Gajser (SLO), KTM
16. Roberts Justs (LAT), Honda
17. Vsevolod Brylyakov (RUS), Honda
18. Erki Kahro (EST), Yamaha
19. Jake Nicholls (GBR), KTM
20. Viacheslav Golovkin (RUS), KTM
21. Jason Clermont (FRA), Kawasaki
22. Stefan Kjer Olsen (DEN), Honda
23. Miika Oinonen (FIN), KTM
24. Joonas Heimonen (FIN), Suzuki
25. Kevin Fors (BEL), Yamaha
26. Pascal Rauchenecker (AUT), KTM
27. Ivo Monticelli (ITA), TM
28. Tommi Metsola (FIN), KTM
29. Glenn Coldenhoff (NED), KTM
30. Even Heibye (NOR), KTM
31. Valtteri Malin (FIN), KTM
32. James Dunn (GBR), KTM

Classifica di GP MX2
1. Jeffrey Herlings (NED), KTM, 50 p.
2. Dean Ferris (AUS), Yamaha, 40 p.
3. Jordi Tixier (FRA), KTM, 38 p.
4. Jose Butron (ESP), KTM, 30 p.
5. Aleksandr Tonkov (RUS), Honda, 26 p.
6. Harri Kullas (FIN), KTM, 25 p.
7. Petar Petrov (BUL), Yamaha, 25 p.
8. Max Anstie (GBR), Suzuki, 24 p.
9. Glenn Coldenhoff (NED), KTM, 22 p.
10. Christophe Charlier (FRA), Yamaha, 21 p.
11. Jake Nicholls (GBR), KTM, 20 p.
12. Maxime Desprey (FRA), Yamaha, 18 p.
13. Romain Febvre (FRA), KTM, 16 p.
14. Alessandro Lupino (ITA), Kawasaki, 15 p.
15. Dylan Ferrandis (FRA), Kawasaki, 13 p.
16. Tim Gajser (SLO), KTM, 13 p.
17. Mel Pocock (GBR), Yamaha, 12 p.
18. Ivo Monticelli (ITA), TM, 8 p.
19. Roberts Justs (LAT), Honda, 7 p.
20. Even Heibye (NOR), KTM, 6 p.
21. Vsevolod Brylyakov (RUS), Honda, 4 p.
22. Kevin Fors (BEL), Yamaha, 4 p.
23. Erki Kahro (EST), Yamaha, 3 p.
24. Viacheslav Golovkin (RUS), KTM, 1 p.
25. Elliott Banks-Browne (GBR), KTM, 1 p.
26. Jason Clermont (FRA), Kawasaki, 0 p.
27. Stefan Kjer Olsen (DEN), Honda, 0 p.
28. Miika Oinonen (FIN), KTM, 0 p.
29. Joonas Heimonen (FIN), Suzuki, 0 p.
30. Pascal Rauchenecker (AUT), KTM, 0 p.
31. Tommi Metsola (FIN), KTM, 0 p.
32. Valtteri Malin (FIN), KTM, 0 p.
33. James Dunn (GBR), KTM, 0 p.
34. Jami Numminen (FIN), Kawasaki, 0 p.

Classifica Campionato del Mondo MX2
1. Jeffrey Herlings (NED), KTM, 592 p.
2. Jordi Tixier (FRA), KTM, 441 p.
3. Jose Butron (ESP), KTM, 383 p.
4. Christophe Charlier (FRA), Yamaha, 343 p.
5. Glenn Coldenhoff (NED), KTM, 326 p.
6. Dean Ferris (AUS), Yamaha, 313 p.
7. Jake Nicholls (GBR), KTM, 292 p.
8. Alessandro Lupino (ITA), Kawasaki, 259 p.
9. Max Anstie (GBR), Suzuki, 252 p.
10. Petar Petrov (BUL), Yamaha, 221 p.
11. Dylan Ferrandis (FRA), Kawasaki, 207 p.
12. Mel Pocock (GBR), Yamaha, 200 p.
13. Aleksandr Tonkov (RUS), Honda, 185 p.
14. Romain Febvre (FRA), KTM, 166 p.
15. Harri Kullas (FIN), KTM, 149 p.
16. Maxime Desprey (FRA), Yamaha, 137 p.
17. Pascal Rauchenecker (AUT), KTM, 103 p.
18. Stefan Kjer Olsen (DEN), Honda, 99 p.
19. Julien Lieber (BEL), Suzuki, 71 p.
20. Elliott Banks-Browne (GBR), KTM, 69 p.

Antonio Cairoli

Il massimo dei voti, non possiamo fare altrimenti per il campione che dimostra di essere tale in ogni occasione, momenti di “difficoltà” compresi. Nella fase “calda” del campionato ha dato ancora una volta la sua “zampata” vincente e sarà dura per gli avversari poterlo contrastare verso il titolo numero sette. Implacabile

Gautier Paulin

Dopo il GP d’Italia non è stato più in grado di lottare per le posizione del podio e questo la dice lunga sul reale potenziale del francese (almeno in momento del campionato). Rischia di perdere anche il secondo posto in classifica generale per mano del rivale Desalle. Addormentato?

Clement Desalle

Sornione, musone, taciturno, definitelo come vi pare, ma il belga è “cattivo” dentro e si vede. Cinque volte al terzo posto e una volta secondo nelle sei manche nordiche la dicono lunga sulla voglia di fare bene del pilota Suzuki che forse pilota Suzuki non sarà più.
Un giudizioso che però viene compromesso dalla “legnata” che ha tirato a Tommy Searle in gara 2 della Finlandia. Ammonizione scritta da parte della F.I.M. e un brutto voto da parte nostra. Cattivo forse un po’ troppo.

Ken de Dycker

Ottimo lavoro per la seconda guida KTM che in Lettonia si è preso il lusso di battere il suo caposquadra con pieno merito. Le sue prestazioni non si discutono, la sua continuità un po’ meno ma vede da vicino il terzo posto in campionato e il “gigante” si farà rispettare. Agguerrito

Tommy Searle

I risultati in termini numerici non dimostrano l'effettiva progressione di Tommy nelle ultime tre gare. Si è visto spesso nelle prime linee e si è visto guidare come "una volta" in sella alla MX2. Il britannico, spesso distratto e giocherellone nel paddock, inizia a fare sul serio. Tempi di adattamento forse troppo lunghi per un pilota del suo calibro ma sta arrivando. Da tenere d'occhio.

Max Nagl

Il tedesco non carbura. Partito con velleità di riscossa (soprattutto nei confronti di KTM) voleva fare qualche "sgambetto" ai piloti in orange ma fino a ora non si è visto tanto. Nelle tre gare "rimedia" il secondo posto in Svezia (grande manche) ma poi si ritrova a combattere con una condizione fisica precaria (influenza) che lo debilita oltre modo. Da ritrovare.

Davide Guarneri

Tre gare in "discesa" per il "Pota". Svezia ottima con un discreto bottino di punti, Lettonia a mezzo servizio per la caviglia "girata" in manche e Finlandia per onor di firma cercando di recuperare punti in condizioni veramente precarie. Il decimo posto in classifica di campionato inizia a essere "minato" da più piloti. Fuori le… unghie

David Philippaerts

Trittico nordico con poche soddisfazioni per il campione 2008. Il nono posto di gara2 in Svezia è quello che è riuscito a raccogliere di meglio, patendo ancora il dolore alle costole per la caduta di Maggiora. In Finlandia è stata la moto ad appiedarlo e il "Guerriero" non riesce a dare la zampata per riportarsi stabilmente nelle posizioni che gli competono. La fortuna non lo aiuta di certo, e ora è il momento di affrontarla a viso aperto. Deve attaccare.

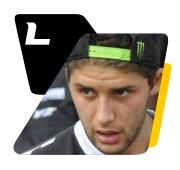
Jeffrey Herlings

Non prende il massimo dei voti. Da uno come lui ci si aspetta sempre il massimo ma questa volta ha "sbagliato" e in Svezia ha lasciato vincere per la seconda volta una manche a un avversario. Ha recuperato la vittoria del GP in extremis ma questa volta ha rischiato grosso quasi perdendo anche il GP. Potrebbe essere l'uomo dei record del prossimo futuro del motocross. Superiore

Jordi Tixier

L'ombra e i risultati di Herlings lo stanno offuscando oltremodo ma il francesino dai modi gentili sta portando avanti una stagione da incorniciare. Regolare nei piazzamenti capitalizza la massimo gli "insegnamenti" dell'amico rivale sui terreni mobidi del nord Europa con tre prova di alto livello. Semplicemente grande

Jose Butron

Stilisticamente non è il massimo ma la sua velocità non si discute e le sue partenze fulminanti lo portano spesso a gareggiare con i primi della classe. Lo spagnolo ha grinta da vendere ma se si trova "dietro" non è solito a grandi recuperi. Deve Maturare

Christophe Charlier

In Svezia per poco non "rompe" il record di vittorie consecutive di Herlings ma in Lettonia e Finlandia non ha raccolto altrettante soddisfazioni. Discontinuo nei risultati ma fresco di rinnovo con il team Rinaldi, il ragazzo di Ajaccio dovrebbe dare di più. Incostante

Alessandro Lupino

Veloce in prova, sempre tra i primi nei migliori tempi delle gare, si "perde" nelle fasi di partenza e per una che ne aveva azzeccata (Lettonia) cade e compromette un risultato di prestigio che poteva dare continuità a quello che aveva fatto vedere in Italia e Svezia. Il ragazzone di Viterbo è cresciuto in tutti i sensi. I suoi 80 Kg e oltre, mettono in difficoltà la sua "Kawa" ma lo aiutano soprattutto nelle fasi finali di gara quando ha sempre un'ottima resistenza fisica e grande velocità che gli permettono buoni recuperi. Ora si tratta di "ottimizzare" il rapporto del potenziale fisico-tecnico-tattico. Il "Lupo" c'è ma deve uscire allo scoperto definitivamente.

Harri Kullas

Cambio di casacca che ha giovato al finlandese che nelle ultime tre gare in sella alla KTM è riuscito a raccogliere un buon bottino di punti e in "crescendo", fino al sesto posto assoluto della gara di casa, suo miglior risultato in questa stagione. La sabbia è il suo forte e ora lo aspettiamo alla conferma anche sul "duro" delle prossime prove per capire se c'è veramente. Rinato?

Tim Gajser

Passato definitivamente al campionato del mondo MX2, il giovanissimo sloveno (diciassette anni il prossimo 8 settembre) ha avuto qualche problema tecnico di troppo nelle ultime apparizioni ma il potenziale del ragazzo c'è e si vede. Parte bene e guida bene, non ci resta che aspettarlo "al varco". Ottimo e abbondante.

Ivo Monticelli

Il ragazzo marchigiano non molla. La grinta è una delle sue caratteristiche più importanti e la sfrutta sempre al massimo. In Svezia "si è perso" tra i canali della pista e l'influenza ma in Lettonia e Finlandia ha fatto vedere cose egregie in quanto a velocità e scioltezza sui terreni morbidi. Una caratteristica che non è comune ai piloti italiani ma è comune ai piloti che vanno veramente forte. Questo potenziale deve essere sfruttato al massimo e di certo non è passato inosservato agli addetti ai lavori. Il combattIVO.

MMX FESTIVAL

6-7-8 Settembre 2013 - LA GRANDE FESTA DEL FUORISTRADA
Vivi l'atmosfera "Mondiale" a Maggiora!!

Nel mondo del motocross esistono piste dove potersi allenare, gare di Supercross, gare di motocross mondiale, nazionale e regionale ma pensandoci bene manca qualcosa…manca una grande festa per tutti gli appassionati dell'Off-Road!! Ed ecco che le idee prendono forma, nasce la voglia di creare un "Festival" del fuoristrada per dare a tutti l'occasione di celebrare insieme il meraviglioso mondo delle ruote artigliate…e dove, se non a Maggiora, tempio del motocross mondiale?
E allora ecco che tutto si concretizza grazie ad una stretta e proficua collaborazione tra MMX Maggiora e Off Road Pro Racing con la nascita di una nuova manifestazione Internazionale che coinvolge tutte le categorie, dai bambini ai più grandi per rivivere i brividi da Gran Premio!!! Tre giorni ininterrotti di prove e gare per tutti con la possibilità unica di vivere la pista di Maggiora, si, proprio quella del mitico GP d'Italia del 16 Giugno scorso che è già entrato di diritto ai vertici della storia del Motocross, in tutto il suo splendore!! Infatti la pista non verrà modificata ma sarà identica nel disegno a quella del GP, comunque sfruttabile per i piloti di ogni livello.
L'identità del progetto Maggiora Motocross e' proprio questa: i due week end all'anno di apertura del circuito sono stati pensati proprio in funzione di regalarne uno alle emozioni di tutti i fan ed appassionati del settore che avranno un'occasione unica per correre in un'atmosfera davvero "Mondiale", con lo stesso Staff, lo stesso layout del circuito, gli stessi servizi e quant'altro.
Dalla mattina alla sera, ininterrottamente per tre giorni, sarà un susseguirsi di emozioni dentro e fuori la pista, con grandi sorprese, tanti show e entertainment con musica live, esibizioni di Freestyle Motocross e di BMX, esposizione di auto storiche, ospiti VIP dello sport e dello spettacolo, una grande area dove poter provare le novità 2014 del settore e avvicinare chi ancora non conosce questo magico mondo del fuoristrada e per l'occasione verrà allestita una grande tensostruttura appositamente dedicata alla degustazione di salumi, formaggi, piatti tipici, grandi vini del territorio e somministrazione di birre freschissime e di alta qualita'.
E la "notte" ….party esclusivi con i migliori DJ!!
Tornando all'evento clou del week end, ovvero la gara di cross, vi possiamo anticipare che ci saranno tante sorprese, gadget, regali e premi per tutti, l'evento si svolgerà a partire dal Venerdì con le OP e le prove libere, il Sabato le qualifiche e Gara 1, la Domenica Gara 2 e 3. Vi ricordiamo che tutti gli iscritti parteciperanno alle 3 gare, non vi saranno esclusi e nessuno tornerà a casa prima di Domenica sera!!! A proposito di premi mettiamo in risalto che, grazie alla collaborazione ed omaggio di Youthstream, partner del Gran Premio d'Italia fino al 2021, ogni vincitore di categoria riceverà un Pass permanente per poter assistere a tutti i GP di Motocross della stagione 2014!
Da Giovedì 25 Luglio sarà possibile visionare il programma e iscriversi sui siti www.maggioramotocross.com e www.offroadproracing.it . Affrettatevi ad informarvi, le iscrizioni sono a numero chiuso!!
Insomma…. Non potete mancare al Festival più inebriante della stagione del fuoristrada nel tempio del Motocross Mondiale!!!

Organizzazione:

MMX FESTIVAL

VIVI L'ATMOSFERA "MONDIALE" A MAGGIORA!!

6-7-8 SETTEMBRE 2013 - LA GRANDE FESTA DEL FUORISTRADA

MAGGIORA MOTOCROSS FESTIVAL

NON POTETE MANCARE AL FESTIVAL PIÙ INEBRIANTE DELLA STAGIONE DEL FUORISTRADA NEL TEMPIO DEL MOTOCROSS MONDIALE!!!

I PRIMI CLASSIFICATI DI CIASCUNA CLASSE VINCERANNO UN PASS PERMANENTE MX1 FIM WORLD MOTOCROSS CHAMPIONSHIP 2014

PROGRAMMA GARA

- Venerdì O.P. a partire dalle ore 12,00
  2 turni prove libere ufficiali per TUTTI.
- Sabato 1 turno prove cronometrate ufficiali valide per lo schieramento al cancello – GARA #1 per TUTTI
- Domenica GARA #2 e GARA #3 per TUTTI

10 CATEGORIE IN GARA

Minicross Senior / Junior 85cc./150cc.
125 Junior / Senior
MX2 Under21 / Over21
MX1 Under 21 / Over21
Veteran Over40 / Over 50
Amatori Open

MAX 49 PILOTI PER CATEGORIA (Partecipazione a numero chiuso)
ISCRIZIONI sui siti: www.maggioramotocross.com e www.offroadproracing.it

info@maggioramotocross.com - info@offroadproracing.it

Media Partner

MANIFESTAZIONE SPORTIVA

SUPERCROSS X LUCA

31 SABATO AGOSTO

dalle 14.00 apertura cancelli con intrattenimento

dalle 18.00 inizio evento

in caso pioggia 7 SETTEMBRE

BAGNOLO MELLA (BS) VIA BORGO

SUPERCROSS & FREESTYLE

PARTY DOPO GARA CON

Nico & Tetta - Andrew M

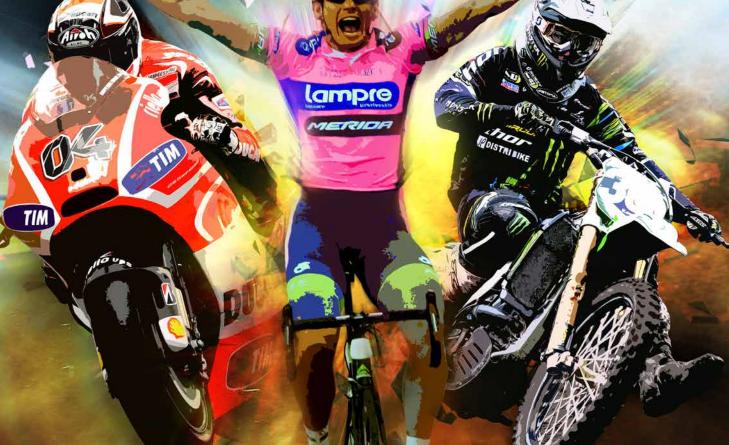
Ale Maestri - Gian Massolari

ENERGIZED BY

truck builder : MAURY DEL BARBA

seguici su :

BIGLIETTI
sul posto: adulti 15€
fino 12 anni GRATIS
in prevendita: ingresso + lotteria 15€

in collaborazione con :

17 NOVEMBRE 2013
OTTOBIANO (PV)
CIRCUITO SOUTH MILANO

222
MONSTER
KTM

Le tabelle **sono sempre** più rosse...

Testo e foto **Paola Calonghi**

Le condizioni sono proibitive ma il campionato italiano minicross non si ferma... dove non basta il motore arrivano braccia e corde

Alessandro Cosimi tenta di uscire dalla "palude" durante le qualifiche degli 85 junior

Non c'è una pista più bella di Grottazzolina a primavera inoltrata, il cielo sopra il crossodromo è blu come solo i cieli delle Marche sanno essere e un vento leggero muove i campi vicini, ti guardi intorno e ti sembra di essere circondato da un mare di erba. Tutti speravano di essere accolti da questo scenario incantato e invece, ancora una volta, una pioggia fredda e invadente ha segnato il giorno precedente la gara. I paddock del Guido Catini ricordavano trincee della prima guerra mondiale. Il prato verde, ormai trasformato in palude, le dighe di fortuna scavate vicino ai gazebo, figure un po' ingobbite nascoste da lunghe cerate che passano lentamente, strascicando i piedi. Persino l'allegria che accompagna ogni tappa del campionato italiano minicross sembra essersi persa in questa estate che sembra non arrivare mai. La domenica mattina si affaccia un sole timido ad illuminare una pista di salite infangate e discese incise da profondi canali , i piloti la guardano perplessi, lo capisci dalle loro espressioni rassegnate che sono stanchi di sentirsi ripetere "questo è il motocross", la maggior parte, in fondo, sono solo bambini e vorrebbero anche divertirsi. Al

Problemi anche per Francesco Bassi, il fango del Catini non perdona

gioco del "vince chi resta in piedi" hanno già giocato troppo in questa stagione. Il gestore dell'impianto è un uomo ruvido come lo sport che ama , volto segnato dal tempo e mani che conoscono il lavoro, parla poco e se lo fa , fra una parola e l'atra, scomoda tutti i santi del paradiso. Anche lui scruta la pista e scuote la testa, i piccolini lì dentro non ce li vuole mandare e siccome di motocross ci capisce più di cento tecnici messi insieme e quella terra la conosce zolla per zolla, decide di intervenire. Così la partenza è rimandata di un'ora e le parti più pericolose vengono escluse dal tracciato di gara, all'improvviso sembra tutto un po' meno difficile. Le qualifiche sono la fotocopia di Montevarchi, moto impantanate ovunque, occhiali lanciati in corsa, padri frenetici che tolgono blocchi di terra da telai ormai pesantissimi. Ma proprio quando tutti si aspettano il solito copione le cose cambiano, il vento asciuga le traiettorie, il sole cementa i canali ed è subito gara vera. I piloti dietro al cancelletto sembrano più concentrati del solito, è il penultimo round, non è tempo di errori e passi falsi, chi ha la tabella rossa vuole tenerla a tutti i costi, chi insegue deve giocare il tutto per tutto. Da questo clima elettrico nascono duelli tesi, tirati, bellissimi. Come quello fra Ciro Tramontano e Kevin Cristino nella prima frazione dei cadetti. Kevin deve assolutamente vincere se vuole sperare ancora nel campionato. Ciro non ne può più di essere un talento incompiuto. Con quel sorriso scanzonato e l'aria di sfidare il mondo sembra non aver paura di niente, ma se lo guardi bene capisci che dentro ha un mare in tempesta, un groviglio di emozioni che lo fa cadere ad un passo dal traguardo. Anche oggi il bimbo napoletano parte davanti e va velocissimo, Kevin non lo lascia. Uno supera in salita, l'altro ripassa in discesa, avanti così, un giro dopo l'altro, curva dopo curva, poi si toccano e cadono. Alessandro Facca li ha osser-

vati a debita distanza per tutta la gara. Non ha provato ad andare a prenderli, semplicemente ha atteso, con la tranquillità e la maturità di un professionista, ed ha vinto la manche. A volte i campioni sono pazienti. Ciro, ancora una volta, è secondo, Kevin solo terzo. Dietro di loro Alberto Barcella esulta, perché, in questa sua stagione difficile, un quarto posto è gioia pura. Tutte le emozioni sembrano amplificate in questa giornata marchigiana di nuvole rapide, il piccolo Kevin è disperato, inconsolabile, Gioele Bosio, solo quinto, siede a capo chino con gli occhi lucidi, solo Ciro non lascia trasparire nulla, ma il mare dentro si muove. Nella seconda manche parte come un missile e nessuno riesce a tenere il suo passo, chi lo conosce trattiene il respiro e all'ultimo giro chiude gli occhi, ma questa volta la barriera invisibile nella sua mente si è frantumata, in questa giornata strana Ciro Tramontano ha imparato a vincere. Kevin arriva secondo e alza le braccia al cielo, si è lasciato alle spalle Alessandro Facca, ha mantenuto viva la speranza di giocarsi il campionato sulla pista amica di Malpensa. Il romano con gli occhi azzurri come il cielo arriva terzo e sorride, la tabella rossa è ancora saldamente sua e sembra ancora più rossa e bella ora che il conto alla rovescia verso l'ultimo round è iniziato. Ed è rossa come un rubino anche la tabella che alza, una volta ancora, Gianluca Facchetti alla fine della giornata. Gianluca è carico a molla, per lui non esistono fango, pioggia e buche, nella prima manche parte davanti e ci rimane senza fatica. Gabriele Oteri, Filippo Grigoletto ed Andrea Zanotti lo inseguono, girano sui suoi stessi tempi ma non riescono ad avvicinarsi, "Facchettino" là davanti è ,semplicemente, imprendibile. Nella seconda manche Andrea Zanotti strappa per un soffio l'holeshot a Cesare Cantele e guida benissimo, con rabbia e grinta, sino alla fine, si porta a casa la prima vittoria di una stagione che

Mattia Guadagnini esce di "esperienza" da una situazione difficile

sembrava ormai stregata. Gianluca, al contrario, esce male dal cancelletto, impenna la moto e si ritrova indietro, inghiottito dal mucchio. Vedere il suo recupero è impressionante, come sempre sorpassa in punti in cui, per le leggi della fisica, sembra impossibile, salta sino a tre quarti delle discese, incu-

L'immagine stessa della desolazione, Alessandro Cosimi esce di pista dopo essere stato costretto ad abbandonare la moto nel fango.

L'espressione determinata di Gianluca Facchetti, è la penultima gara, non c'è spazio per errori ed incertezza, bisogna mantenere la tabella rossa.

Fa freddo in questa giornata di sole rubato, Kevin Cristino osserva la gara degli ottantacinque, fra poco toccherà a lui.

rante dei solchi che le segnano, curva con le orecchie incollate al terreno, si placa solo quando arriva alle spalle di Filippo Grigoletto, secondo in questa manche ed in campionato. A questo punto sembra accontentarsi e non voler rischiare oltre, forse il piccolo di casa Facchetti, questa volta, è diventato

Parte bene Emilio Scuteri in prima manche, la tabella è sempre più rossa e lui non vuole cederla a nessuno.

Anche nell'ansia del pre gara Antonio Giordano mostra la spensieratezza di uno scugnizzo in vacanza.

Samuele Minelli si rialza dopo una caduta, per lui una stagione coraggiosa ma piena di inconvenienti.

Partenza di gara 1 senior…
per qualcuno la gara inizia in salita.

Mattia Guadagnini festeggia con il suo papà la prima vittoria di manche della sua carriera con l'ottantacinque.

Cesare Cantele si concentra fra una manche e l'altra, nei suoi occhi tutta la tensione dell'attesa.

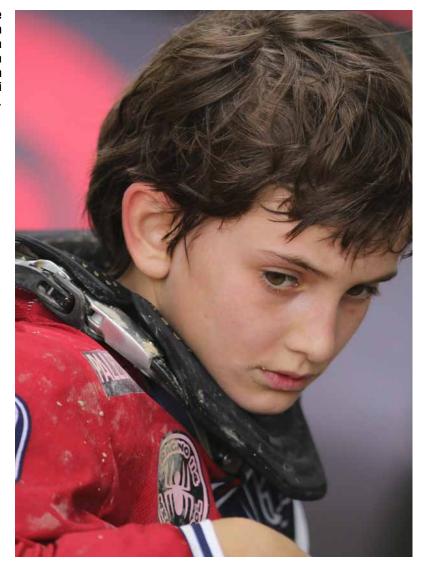
Il folletto rosso tommaso Sarasso alle prese con una curva impegnativa.

veramente grande. Della gara dei senior, a distanza di qualche giorno, oltre alla convinzione che Gianluchino Facchetti sia davvero un campione, ci sono rimaste dentro le lacrime di Cesare Cantele, ancora una volta bravissimo ma frenato dalla paura di stare là davanti, fra i più forti e la brutta caduta di Emanuele Alberio, che su una delle discese "maledette" del Catini si è rotto tre costole. Ed è stata una giornata di rivincite e conferme anche per gli ottantacinque più giovani, quelli che corrono nella categoria Junior. Ancora una volta si sono affrontati Simone Ossola e Mattia Guadagnini, i rivali di sempre, e ancora una volta sono state scintille. Nella prima manche Mattia, dopo una gara perfetta, ha conquistato la sua prima vittoria con l'ottantacinque mentre Simone, impetuoso come sempre, è caduto, piazzandosi solo al sesto posto. Nella seconda manche si toccano e Mattia ha la peggio. Vince Simone, alla sua gioia fanno da contraltare, come in una specie di storia infinita, le lacrime e

Alby Barcella termina al quarto posto la prima manche, come sempre, quest'anno, ogni buon risultato è come una vittoria.

Mezzi di trasporto anfibi per minicrossisti infangati

Gioele Bosio non è soddisfatto del suo quinto posto in gara uno cadetti.

Tutta la delusione negli occhi di kevin cristino dopo la caduta in prima manche che non gli ha permesso di vincere.

La sorellina di Alessandro Facca non può certo avere paura del fango

la rabbia dell'avversario di tutta una vita. Emilio Scuteri approfitta dell'emotività dei due davanti, serio e calcolatore vince la giornata e mantiene la tabella rossa accontentandosi di due piazzamenti che valgono, forse tutto un campionato. Anche qui, al di là del podio, ci sono piccoli frammenti di vita

che ci porteremo nel cuore come la determinazione di Mattia Dusi, uno scricciolo biondo con la grinta di un gigante, che dopo essere caduto malamente in prima manche, ha avuto la forza di fare l'holeshot nella seconda. Il 30 giugno, a Malpensa, questo incredibile insieme di emozioni, lacrime, grinta, gioco, amicizia che chiamiamo Campionato Italiano Minicross si ritroverà per l'ultima gara dell'anno e sarà uno spettacolo a cui non si potrà assolutamente mancare.

Una caduta in partenza di gara due per Matteo Puccinelli lo costringerà a rincorrere per tutta la manche.

Finalmente la fortuna sembra aver girato, un'ottima gara per Andre Zanotti

“Facchettino” guarda Cesare Cantele, gli avversari vanno sempre studiati.

Una rimonta mozzafiato per il campioncino di casa Facchetti.

Rabbia e delusione negli occhi di Cesare Cantele , la manche non è andata come avrebbe voluto.

Mattia Dusi è un piccolo guerriero, dopo una spaventosa caduta in gara uno fa l'holeshot in seconda manche e vola sui salti come se nulla fosse accduto.

Alberto Barcella e Federico Ciceri si abbracciano a gare finite, l'amicizia nel campionato italiano minicross viene sempre prima di tutto.

Alessandro Facca è sereno, oggi non ha vinto, ma la tabella rossa è sempre più saldamente nelle sue mani

Simone Ossola, grinta, caparbietà e classe per un podio junior ancora da definire.

Ciro Tramontano, per evitare problemi, in seconda manche cadetti decide di partire davanti e di rimanerci sino alla fine.

Ciro Tramontano ed il suo sorriso sconfinato per la prima vittoria assoluta in questo campionato italiano.

Kevin Cristino alla rincorsa di una vittoria di campionato che a Malpensa potrebbe ancora arrivare.

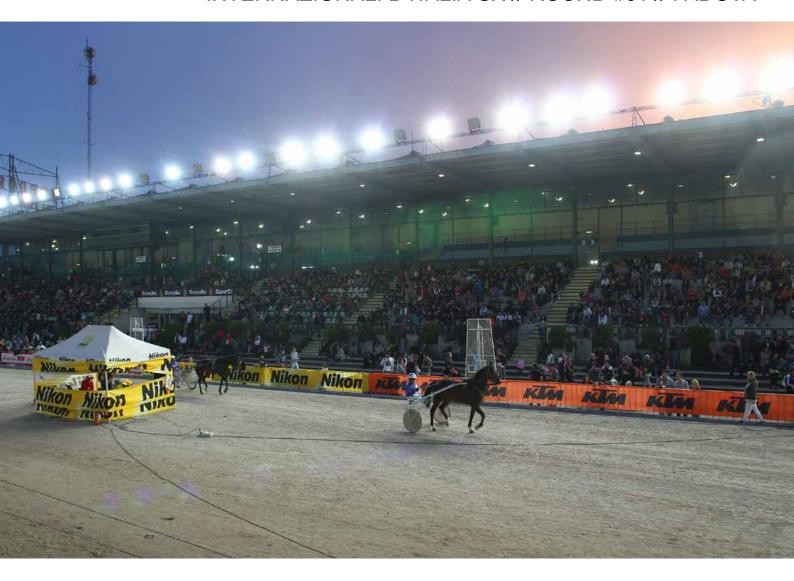
ALL NEW 2013

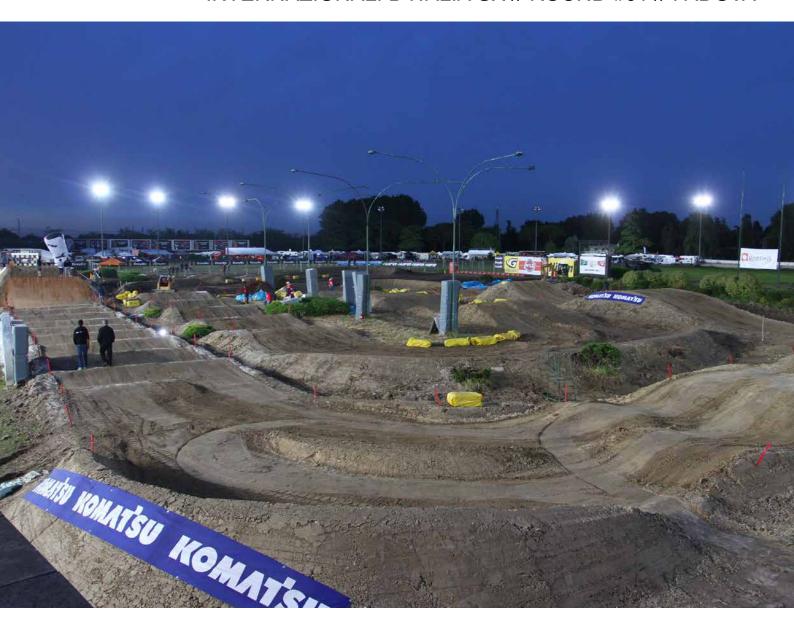
GRAFICA: LUCIO BUSELI

IPPODROMO
www.Egimotors.com
www.Egimotors.com
www.Egimotors.com
www.Egimotors.com

La mandrakata !

L'ippodromo "Le Padovanelle" ha ospitato la prima degli Internazionali Supercross 2013. Quando la location fa la differenza.

Testo: **Enzo Tempestini** Foto: **Claudio Cabrini**

Una vera "Mandrakata" la manifestazione organizzata all'ippodromo di Padova da parte dello staff della Sport Events che in collaborazione con Off Road Pro Racing ha messo in scena uno spettacolo degno del nome "supercross". Una "Mandrakata" che ha visto protagonisti ben diversi dall'omonimo film con Gigi Proietti e Enrico Montesano coadiuvati dai "purosangue" "Pokemon" e "Come va, va". Pronunciare la parola "supercross" in Italia è come dire a un brasiliano che siamo noi i più bravi a ballare il samba. Il vero "supercross" lo vediamo in Italia una volta l'anno, a Genova ma questa volta, l'evento è stato veramente degno di questo nome. La "Mandrakata" che è pienamente riuscita agli uomini capitanati da Massimo Magarotto, il Moto Club Fun Bike e Martin Racing, è stata caratterizzata da una ricetta semplice quanto articolata. Trovi una location accessibile a tutti, con comodità inusuali nel motocross (leggi tribuna coperta, ristori, servizi igienici adeguati etc.) e il gioco è fatto! Sembra facile ma invece non è stato

proprio cosi semplice, dato che “il luogo” prescelto era l’ippodromo “V.S. Breda - Le Padovanelle” che, come ogni altro luogo del genere in Italia sta vivendo momenti veramente difficili se non impossibili. E ci voleva proprio una “Mandrakata” per riuscire a riaprire (momentaneamente) l’impianto padovano, inesorabilmente vittima della crisi dell’ippica nazionale. Un “gioco” riuscito in maniera impeccabile a quella “manica di incoscienti” che nel puro stile goliardico del film di Carlo Vanzina, sequel del celeberrimo “Febbre da Cavallo” del 1976 di Steno, sono riusciti a far vivere un evento degno del nome “supercross” al tanto pubblico che ha gremito le tribune coperte e i parterre dell’intera location. Nonostante il maltempo che ha flagellato la zona nelle settimane precedenti la manifestazione, gli addetti ai lavori non si sono persi d’animo e giocando al “copri – scopri”, con i teloni che cercavano di riparare il più possibile il terreno dalla piogge che hanno insistito fino a poche ore dall’evento, sono riusciti a portare a termine una manifestazione che ha meritato la lode

sotto ogni punto di vista. A far da cornice ai piloti in gara, il solito esaltante spettacolo dei free-styler, che ha contribuito a rendere la serata impeccabile. Per tutti quelli che da qualche anno calcano i campi di cross di tutta Italia, e non solo, diventa quasi scontato arrivare al "saluto" riconoscendosi reciprocamente con quasi tutto il pubblico presente a dimostrazione che il nostro mondo sta diventato sempre più per "addetti ai lavori" e veri appassionati. A Padova non è stato cosi. Si sono viste in tribuna, comodamente sedute a chiacchierare, sorseggiare bibite e altro, le famiglie (con bambini al seguito), i ragazzi (crossisti dentro) che sono riusciti a coinvolgere le mai viste prima fidanzate e mogli (solite e abituali al tacco alto e a snobbare i circuiti per oggettive difficoltà motorie) e tanta gente "novizia" che di questa splendida "Mandrakata" non possono che essere rimasti soddisfatti per come è stata organiz-

Massimo Magarotto

zata e per quello spettacolo che, con un prezzo "popolare" e adeguato alla manifestazione, hanno potuto assistere godendoselo al massimo. Le gare? Ovviamente ci sono state. Il livello del campionato in questione? Per ora ci stiamo ancora godendo lo spettacolo che l'evento inteso come "serata" oppure come "fiera" oppure come "show", è riuscito a creare. Il Supercross, quello vero è un'altra cosa, ma non vogliamo rovinarci la festa. La "Mandrakata" di Padova è stata accolta a braccia aperte in tutto e per tutto. Facciamo solo in modo di dargli un seguito e facciamo anche in modo di far capire alla gente che questo sport deve e può dare ancora tanto. "Soldatino King e D'Artagnan" nella commedia "Febbre da Cavallo" venivano dati come "la tris impossibile" ma a volte i sogni diventano realtà e Padova Supercross ne è l'esempio vivente. Continuate gente, continuate!

Al via della finale di Padova è stato Davide Degli Esposti a prendere il comando. Nei giri successivi nessuno riuscirà a fermare PJ Larsen che vincerà la gara seguito dal connazionale Kile Regal e da Matteo Bonini.

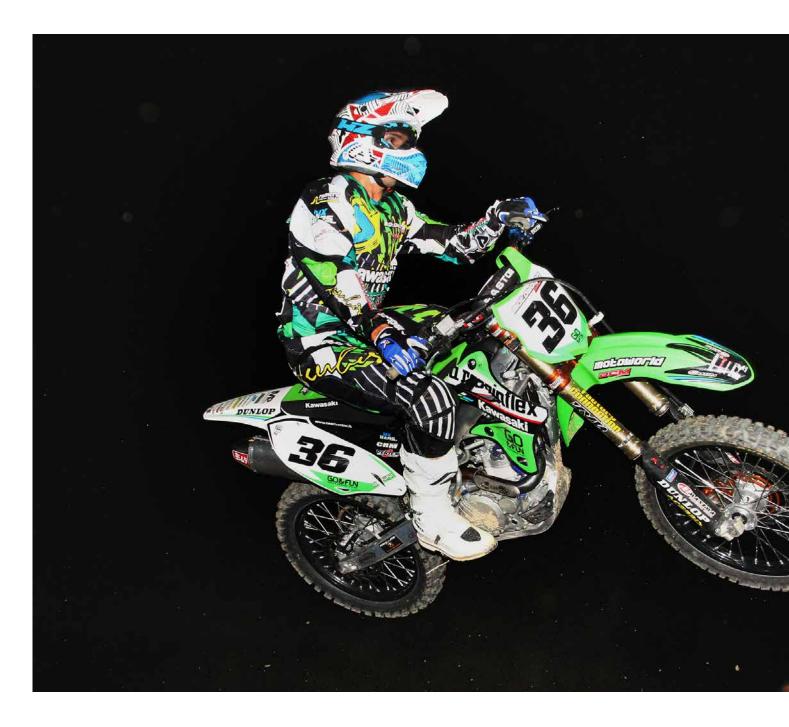
ITALIA-USA 1-1

L'ippodromo "Le Padovanelle" ha ospitato la prima degli Internazionali Supercross 2013. Quando la location fa la differenza.

Testo: **Enzo Tempestini** Foto: **Claudio Cabrini**

Angelo Pellegrini è sempre il nostro migliore pilota indoor. Velocissimo e dotato di una guida stilosissima ha pagato qualche errore di troppo a Padova ma ha vinto meritatamente a Carpi. Grande emozione sul podio quando con lo sguardo ha cercato tra il pubblico il fratello Luca per dedicargli la vittoria.

Sono partiti all'insegna delle novità e della tradizione gli "Internazionali d'Italia Supercross", il principale campionato indoor italiano che ormai da qualche anno sta promuovendo la specialità che negli Usa ha trovato la sua massima espressione. Le novità di questa stagione sono state in primis la sede della prima prova, l'ippodromo "Le Padovanelle" di Padova e la partecipazione di alcuni piloti americani. La struttura patavina, chiusa da qualche anno vittima della profonda crisi in cui versa l'ippica italiana, ha ripreso vita grazie al motocross e ha messo a disposizione del numeroso pubblico una struttura dotata di tribuna coperta e comodi posti a sedere per tutti. PJ Larsen, Kile Regal e Mike Alessi sono scesi in pista schierati da alcuni team italiani regalando maggiore spettacolo e competizione alle manifestazioni. Per quanto riguarda la tradizione c'è stato il gradito ritorno della gara di Carpi giunta alla trentesima edizione, dopo un anno di stop in cui i locali e l'area della struttura emiliana hanno dato accoglienza ad alcune vittime del violento terremoto che ha colpito l'Emilia nel maggio 2012. Quattro le categorie in gara SX1, SX2, SX125 e Supermini. Nella classe SX1 gli americani PJ

Pj Larsen reduce da buone prestazioni nel Supercross USA e australiano, che ha vinto nel 2010, è arrivato in Italia pronto a fare bene tra le fila del Team MB. Dopo la vittoria al debutto di Padova ha subito la rimonta degli italiani a Carpi e nel finale ha dovuto anche respingere gli attacchi di Christophe Martin

Matteo Bonini è insieme a Pellegrini uno degli italiani maggiormente dotati nel Supercross. Con il capoclassifica Larsen è salito sul podio sia a Padova, terzo, che a Carpi dove ha chiuso alle spalle del vincitore.

Larsen e Kile Regal hanno dominato la prova di apertura occupando i primi due gradini del podio con i nostri migliori portacolori, Matteo Bonini e Angelo Pellegrini, rispettivamente terzo e quarto. Gli Italiani però si sono presi una bella rivincita a Carpi e Larsen, nonostante l'holeshot, non ha potuto resistere alla grande rimonta di Pellegrini e Bonini che hanno relegato lo statunitense al terzo posto. La tabella rossa è rimasta nelle mani di Larsen ma sia Pellegrini che Bonini potranno giocarsi il titolo nelle ultime due prove di Milano e Genova.
Nella SX2 lo svizzero Killian Auberson non ha praticamente avuto rivali sia a Padova che a Carpi. Troppo forte e a suo agio tra tripli e whoops e agli avversari non è restato altro da fare che lottare per i piazzamenti dalla seconda piazza in poi. Nonostante le due vittorie di Kade Walker la SX125 è stata sicuramente più combattuta grazie a Edoardo Bersanelli che, dopo il secondo posto di

Killian Auberson non ha avuto rivali e si è imposto sia a Padova che a Carpi. Lo svizzero ha ottenuto ottime prestazioni anche nell'europeo MX2 di motocross e, salvo imprevisti, non dovrebbe avere molte difficoltà a far suo il titolo della SX2.

Padova, è andato davvero vicino alla vittoria a Carpi. Il giovane emiliano, dopo aver rilevato il comando delle operazioni da Walker nei primi giri, ha subito un attacco piuttosto aggressivo da parte del canadese che l'ha mandato a gambe all'aria costringendolo a una dura rimonta per guadagnare il terzo posto. Una vittoria a testa nella Supermini per Lugana e Zanotti con il piccolo Sammarinese della TM a guidare la classifica parziale di campionato. Saltato per motivi burocratici l'appuntamento di Latina, gli Internazionali Supercross avranno il loro epilogo con le tradizionali gare dell'EICMA di Milano e il gran finale di Genova.

Kile Regal è il secondo americano che parteciperà a tutto il campionato. Portato in Europa da Oreste Valenti, il siciliano che in USA ci vive e gestisce un team che partecipa al Supercross, in sella alle Honda dell'A-Team ha finito secondo a Padova e solo sesto a Carpi a causa di alcuni errori e cadute che ne hanno rallentato la corsa.

Presente solamente alla gara di Carpi, Simon Mallet ha centrato con merito la seconda posizione della classe Sx2 confermando anche in questa occasione il grande feeling dei transalpini con il Supercross.

Francesco Muratori è l'italiano meglio piazzato nella SX2 e ha centrato il podio sia a Padova, secondo, che a Carpi, terzo. In campionato occupa la seconda posizione anche se, tempi alla mano, sembra difficile che possa dare del filo da torcere a Auberson.

Stefano Dami partecipa con regolarità alle gare di Supercross e può essere considerato uno dei veterani della specialità. Il pilota del gruppo sportivo delle Fiamme Oro ha chiuso nono a Padova e settimo a Carpi.

Jeff Alessi ha patecipato solo alla gara di Padova e, esattamente come un paio di settimane dopo nel mondiale di Maggiora, non ha per niente brillato finendo solo la seconda finale e chiudendo con un misero dodicesimo posto. Essere nato negli USA e chiamarsi Alessi di cognome non basta a fare di un ronzino un purosangue.

Christophe Martin è l'unico superstite della nutrita pattuglia francese che negli anni scorsi faceva il bello e il cattivo tempo agli Internazionali Supercross. Schierato dal livornese A-Team ha centrato un buon quarto posto a Carpi a un soffio da Larsen.

Alexander Rouis dopo qualche stagione in cui ha vinto o ha lottato stabilmente per le posizioni di vertice ha chiuso solo settimo a Padova mentre non ha partecipato alla gara di Carpi.

Dario Marrazzo ha ottenuto un buon terzo posto al debutto di Padova ma non ha potuto schierarsi al via della gara di Carpi a causa di un infortunio rimediato nelle settimane precedenti in allenamento.

Ecco il momento clou della gara SX125 di Carpi. Bersanelli ha appena superato Walker ed è al comando. Il canadese non ci sta ed entra con forza all'interno di Bersanelli che, poco istanti dopo questo scatto, volerà a gambe all'aria.

Il canadese del Team Castellari ha preso immediatamente il comando delle operazioni a Padova e ha mentenuto la prima posizione fino alla bandiera a scacchi. Stesso copione a Carpi anche se per vincere ha dovuto osare molto.

Al via della gara di Carpi si è schierata anche la campionessa mondiale femminile Chiara Fontanesi per testare il suo grado di preparazione in vista della sua partecipazione agli X-Games di Los Angeles il prossimo 3 Agosto. Qualificatasi per la finale col quinto tempo, Chiara ha preso una botta, senza cadere, all'atterraggio da un salto e si è ritirata dopo qualche tornata del main event.

Il piccolo Andrea Zanotti ha portato la sua TM sul gradino più alto del podio della Supermini. Il Sammarinese ha preso il comando alla partenza e lo ha mantenuto fino all'arrivo nonostante il tentativo di recupero da parte del vincitore di Padova Paolo Lugana.

Edoardo Bersanelli si è giocato la vittoria di Carpi nella SX125 con Kade Walker ma, dopo aver preso il comando, ha subito l'entrata al limite del regolamento del canadese finendo a gambe all'aria. Ripartito tra gli ultimi ha rimontato fino al terzo posto.

Filippo Zonta ha sfruttato a suo favore gli errori degli avversari per terminare secondo a Carpi.

Angelo Pellegrini “vola” sul grandissimo triplo salto che caratterizzava il tracciato di Carpi.

Matteo Bonini “galleggia” sull’insidiosa sezione di whoops che a Carpi dava la possibilità a chi sapeva interpretarle nel modo giusto di fare la differenza.

Buon quarto posto a Carpi per Tommaso De Pietri, ennesimo prodotto del vivaio del Team Castellari.

Marco Maddii partecipa abitualmente al campionato Supercross collezionando discreti risultati.

Kevin Auberson, fratello minore del vincitore Killian, ha fatto vedere buone cose a Carpi vincendo anche la Heat a cui ha partecipato. Una caduta nel main event non gli ha però permesso di lottare per le posizioni di vertice.

Il podio della SX1 a Carpi con Pellegrini, Bonini e Larsen. Con loro il "mitico" Marco Cervi, meccanico tuttofare del vincitore.

Cavalcata vittoriosa per Andrea Zanotti che grazie alla vittoria di Carpi ha conquistato anche la tabella rossa di leader in campionato.

Presente sia a Padova che a Carpi il gazebo di “Riders for Riders” che ha raccolto fondi per la ricerca delle cure alle lesioni al midollo spinale.

Angelo Pellegrini in azione di fronte alle tribune gremite di Padova .

READY TO RACE
»www.ktm.com
Photos: R. Schedl, H. Mitterbauer
www.kiska.com
Si prega di non imitare le scene di guida illustrate, indossare sempre abbigliamento con protezioni e rispettare le norme del Codice della Strada!
Le moto illustrate potrebbero variare rispetto ai modelli di serie per alcune parti accessorie che potrebbero essere soggette a costi aggiuntivi.
HARD
TERRAIN
KTM 250 EXC
Mulattiere, pendii scoscesi, terreni sempre più impegnativi – ecco la tua nuova sfida!
Affrontala con la tua grande forza di volontà, e con una moto che sia un concentrato di pura funzionalità. Il motore della KTM 250 EXC è già leggenda, con una nuova testata ed il nuovo pacco lamellare sviluppato direttamente da KTM!
È la tua garanzia per ottenere il massimo delle prestazioni grazie ad un'accelerazione ancor più efficace, un'erogazione più fluida e ad una maneggevolezza sempre migliore.
Tutta la ciclistica infatti è concepita per offrire massima guidabilità, senza compromessi.
Qualunque sia il tuo punto di arrivo, la nuova KTM 250 EXC ti porta a destinazione!
KTM
KTM_POWERWEAR KTM_POWERPARTS KTM_RACE ORANGE KTM_CAMPS
KTM_ORIGINAL SPARE PARTS KTM_FINANCE KTM_ADVENTURE TOURS ORANGE_PROTECT
facebook.ktm.com
WP
MOTOREX
KTM Group Partner

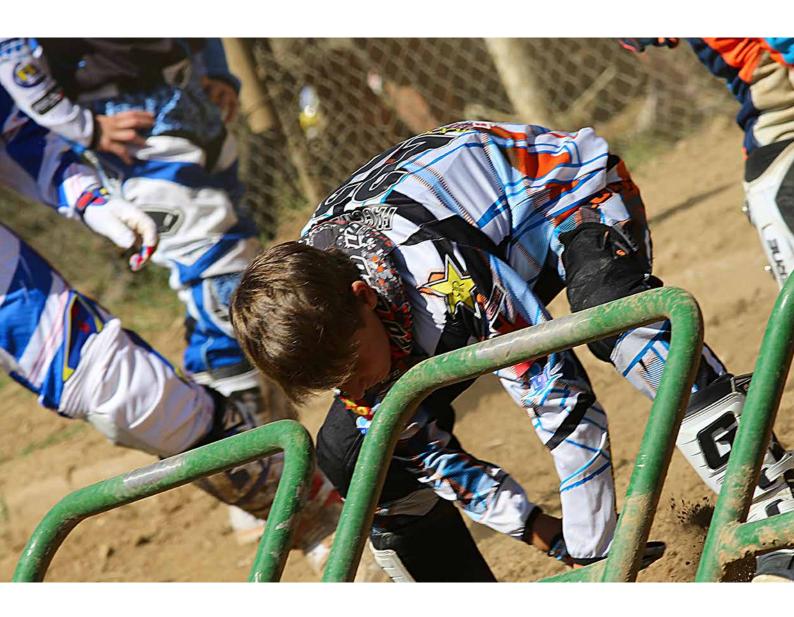
Emilio Scuteri in azione. A Malpensa si è consacrato campione italiano Junior

Tutto **di un fiato, con il** cuore in **tumulto...**

Testo e foto: **Paola Calonghi**

Dario Dusi si divide fra lo sci e il motocross ed ha ottimi risultati in entrambi gli sport. A Malpensa ha terminato undicesimo di giornata.

Sono belli, bellissimi i ragazzini del campionato italiano minicross che si ritrovano a Malpensa in questa domenica di sole, in un'estate sfuggente che sembrava non dovesse arrivare mai. Hanno visi abbronzati, lentiggini appena accennate e sguardi chiari e concentrati. Si muovono in gruppi colorati e chiassosi, in un clima emotivo strano, sembrano sospesi fra una leggerezza da ultimo giorno di scuola, la tensione di un esame e la malinconia di qualcosa di bello che sta per finire. Non siamo mai stati bravi nel raccontare le gare con distacco e precisione e, una volta ancora, di questa giornata di sensazioni a fior di pelle, non riusciamo a regalarvi che istantanee di emozioni. Primo frammento, 85 Senior, Gianluca Facchetti è tabella Rossa, Filippo Grigoletto insegue, sa che deve vincere e sperare in un errore di chi è davanti , si catapulta dal cancelletto, holeshot e gara al comando, Gianluca parte male, è agitato, non può e non vuole perdere quest'i-

Gianluca Facchetti prepara il cancelletto prima di quella che sarà la gara decisiva per il titolo.

taliano. Forse, mentre recupera, sorpasso dopo sorpasso, rivede tutte le volte in cui qualcosa è andato storto proprio all'ultimo, è una furia, poi arriva a vedere il numero 87 e si placa , non tira, non esagera, non rischia, finisce secondo di manche ma con una tabella sempre più rossa. Alle sue spalle termina un velocissimo Riccardo Lauretti. Fra gara uno e gara due si consuma un'attesa sudata e impaziente. "Facchettino" non ha ancora vinto, se Grigoletto facesse un primo e lui un quinto tutto verrebbe stravolto, la gioia di uno sarebbe la disperazione dell'altro. Gianluca si veste seguendo un suo rituale, mamma Loredana lo guarda attonita, poi nasconde gli occhi lucidi dietro grandi occhiali scuri. Stefi, splendida manager, segnalatrice, factotum, abbassa il cappellino rockstar sul viso a nascondere l'inquietudine. Poi qualcuno mette "Sultan of Swing", fa parte del rito, la musica lava via la tensione, scioglie i pensieri annodati. Loredana bacia il figlio sul casco, una specie di benedizione, il

Gara 1 Senior: Filippo Grigoletto parte davanti e ci rimane per tutta la gara, non basterà per vincere il titolo italiano ma di certo non gli si può rimproverare nulla.

gesto di amore di tutte le madri che permettono ai figli di inseguire una passione che può, spesso, essere pericolosa, poi si chiude sul camper e prega, guardare sarebbe troppo, le scoppierebbe il cuore. Poi è di nuovo gara e sono scintille fra Grigoletto e Facchetti, dopo la partenza si scrutano, si cercano, arrivano alla prima curva appaiati, forse si toccano, ha la meglio Filippo che esce secondo alle spalle di Riccardo Lauretti, preciso e veloce

Ciro Tramontano ha ritrovato il sorriso con la vittoria di Grottazzolina e non l'ha più perso. Per lui al Ciglione una vittoria in seconda manche e la conquista del terzo posto in campionato.

Veloci, coraggiosi e belli, i ragazzini del minicross sono così.

Riccardo Lauretti vince la seconda manche e si conferma il terzo senior più veloce in Italia. Il suo periodo sfortunato sembra essere finito .

come un proiettile. "Facchettino" è terzo, dietro di lui il suo grande amico Morgan Lesiardo, ancora una volta dimostra di essere pronto per diventare un vero campione e si accontenta, amministra la gara, ogni giro sempre più vicino al trionfo in campionato. Filippo Grigoletto, invece, vuole arrivare primo in questa manche, non vuole avere il rimpianto di non averci provato e fa di tutto per prendere il romano della Scuderia Milani, ma Riccardo oggi

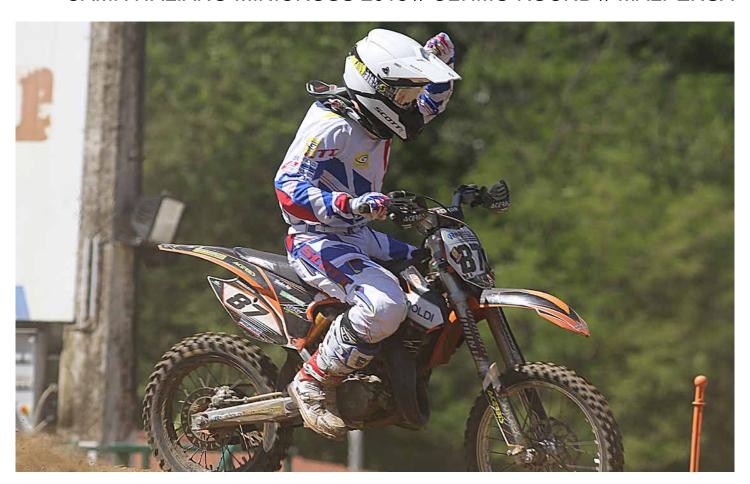
“Facchettino” vola verso la vittoria del titolo tricolore.

guida benissimo e vuole riscattare una stagione sfortunata. Ci riuscirà, garantendosi anche un meritatissimo terzo posto in campionato. Dopo l'arrivo il delirio, l'urlo di Gianluca e la sua corsa a cercare le braccia del padre dove finalmente poter piangere di gioia, gli avversari, ora solo amici, che lasciano le moto per correre ad abbracciarlo e i ragazzi del suo team che lo sollevano in alto e lo fanno volare, perché avrà anche grinta, coraggio e determinazione da vendere ma “Facchettino” è leggero come un fuscello, e quello che sa fare ti costringere a credere alla leggenda di Davide e Golia. A chiudere il cerchio ancora il bacio di sua madre, un bacio diverso, di pura felicità questa volta, nelle parole di Loredana per suo figlio c'è l'essenza di tutto questo “la tua passione è la mia più grande paura ma anche il mio più grande orgoglio“. A fare da contraltare il viso tirato e infangato di Filippo Grigoletto, pur avendo sempre fatto grandi gare, oggi è uscito sconfitto, la delusione e il dolore passeranno, ma non ora, ora è il tempo delle lacrime e della rabbia, ed è giusto sia così. Il ragazzo veneto non è l'unico a essere triste, c'è un'atmosfera particolare in questo dopo gara, i piloti si cercano, si abbracciano, parlano fitto fitto, oggi, per molti, è la fine dell'esperienza nel minicross, ad aspettarli il “mondo dei grandi” e tante incognite, qui al Ciglione non è finito solo il campionato, in qualche modo, è finita anche la loro infanzia. I piccoli con il 65 sono forse più spensierati ma certamente non meno agguerriti. Li guardiamo mentre sono schierati al cancelletto e ci pare che questa gara abbia un significato particolare per ognuno di loro, le loro espressioni raccontano di stati d'animo diversi. Alessandro Facca fissa la pista e nei grandi occhi celesti sembra passare un'ombra di inquietudine, è in testa alla classifica sin dal primo round di Mantova ma non è ancora matematicamente campione d'Italia. Kevin Cristino è concentrato, ancora più determinato del solito, vuole davvero provare a prendersi il titolo che l'anno scorso gli era sfuggito di un soffio. Il suo faccino serio ci fa capire che ci proverà alla morte, nonostante il grande

Quasi un "dead kiss" per un ottimo Gabriele Oteri che chiude questo campionato in quarta posizione.

distacco e l'infortunio in allenamento che lo costringe ad usare le stampelle. Ciro Tramontano, invece, dopo la vittoria di Grottazzolina, ha un sorriso nuovo, una consapevolezza diversa, sa che può stare davanti e vuole dimostrarlo anche qui. Alberto Barcella è silenzioso, la fronte aggrottata, lo sguardo cupo , ultimamente corre come se dovesse dimostrare qualcosa a se stesso e al mondo, come se non fosse mai soddisfatto. C'è anche Andrea Adamo, alla prima uscita importante dopo quattro mesi dalla paurosa caduta che aveva lasciato tutti attoniti e senza fiato, i lunghi capelli gli coprono gli occhi e possiamo solo immaginare il tumulto di pensieri che lo attraversano mentre sta per schierarsi. Nella prima manche Kevin Cristino parte come un missile e si porta subito al comando, Alessandro Facca lo tallona, seguito da Mattia Capuzzo. Ciro Tramontano non inizia benissimo, ma è maledettamente veloce e si porta a ridosso dei primi, guida con sicurezza, poi, per un attimo torna a essere il pilota imprevedibile di qualche tempo fa, esagera e cade sulle whoops, terminerà ottavo dopo un'incredibile rimonta. Anche Alberto Barcella cade, praticamente nello stesso punto, ed è costretto al ritiro, esce con il viso segnato dalla delusione e dal dolore. Davanti, il piccolo Cristino non riesce a rimanere lucido, spinge troppo e sbaglia, cade una prima volta e viene superato da Alessandro Facca, si rialza, tenta di ripassare

Gabriele Oteri è uno dei pochi mini a chiudere in gara il “famigerato” triplo in discesa del Ciglione.

il ragazzino romano e cade una seconda volta, anche quest’anno al velocissimo pilotino piemontese resta solo l’amarezza del secondo posto. Il campioncino di casa Milani, che per tutta la stagione ha guidato con la tranquillità, l’equilibrio e la serenità d’animo di un professionista consumato, taglia il traguardo, vince la manche e il secondo titolo italiano della sua carriera. Alessandro esulta con pacatezza, avvolto nel tricolore sgrana gli occhioni e sfodera un sorriso dolcissimo, decisamente più scatenata “la sua tribù”, il clan Milani, infatti, sfoggia una maglietta per celebrare la vittoria e si è trasformato in un’onda arancione impazzita di gioia con Papà Facca e il super meccanico Pietro Tarulli ad animare una festa colorata e contagiosa. Potreste pensare, a questo punto, che la seconda manche sia stata una pura formalità e invece le risorse dei piccoli crossisti sono infinite e gara due ha avuto momenti davvero intensi. Innanzitutto perché Ciro Tramontano qui al Ciglione voleva proprio vincere, ha guidato in modo impeccabile dalla partenza alla bandiera a scacchi e il suo sorriso incantato da scugnizzo che ha sconfitto i fantasmi lo porteremo nel cuore a lungo. Poi perché Kevin Cristino ha deciso di non intristirsi e di dimenticare in fretta la delusione, è andato a prendersi un secondo posto che gli è valso la vittoria di giornata. Anche Alberto Barcella si è schierato, un po’ pallido e visibilmente sofferente,

Filippo Grigoletto alza il pugno dopo aver tagliato per primo il traguardo in gara 1. in questo momento della giornata può ancora sperare di conquistare il titolo di campione italiano senior.

alla partenza di gara due, non è uno che molla, lo ha dimostrato in occasioni ben più importanti ma non può fare a meno di ribadirlo ogni volta. Terminerà nono, un risultato stupefacente visto che in seguito gli verrà diagnosticata una frattura completa del perone. A volte incredibili è l'unico aggettivo appropriato per questi ragazzini. Incredibili, in senso negativo questa volta, i vari direttori di gara, delegati della federazione, responsabili della pista che di fronte all'evidenza di un cancelletto difettoso hanno preferito ignorare le proteste del bambino che vi era rimasto intrappolato accusandolo di aver anticipato la partenza. Il piccolo Giosuè Barbazza è rimasto fermo, in una nuvola di polvere, a guardare gli altri ormai in fondo alla prima salita, un sogno infranto, l'immagine stessa della desolazione. A volte, bisognerebbe avere la forza di credere ai ragazzini e il coraggio di chiedere scusa, il mondo sarebbe un posto migliore. Ed ora l'ultimo frammento, gara Junior 85, Simone Ossola, dodici anni, capelli da Mohicano biondo, fisico da 125, occhi celesti un po' timidi e la determinazione di un naufrago che vede la terraferma . Arriva a Malpensa terzo in classifica generale, Emilio Scuteri e la sua tabella rossa sono irraggiungibili, ma non l'eterno rivale Mattia Guadagnini, ora secondo. Prima di partire dice che oggi vincerà lui, chi lo conosce bene non ha dubbi. Detto fatto, in gara uno parte alle spalle del leader di campionato ed anche di Mattia Guadagnini, che era arrivato primo alla prima curva. Simone tira come un forsennato, li raggiunge dopo qualche giro, li supera uno dopo l'altro e se ne va, oggi è più veloce, più "affamato" degli altri, sembra che nessuno regga il suo passo. In gara due centra l'holeshot ed è protagonista di una corsa sempre al comando, vincitore di giornata, secondo in campionato, in fondo al cuore un po' di amarezza per la caduta di Montevarchi che gli ha impedito di inseguire il primo posto, nella mente la certezza di poter andare ancora più veloce, ma forse non più qui, nel mondo dei piccoli, alcuni bambini crescono troppo in fretta e devo-

Mattia Guadagnini fa l'holeshot in prima manche, non riuscirà a resistere però a uno scatenato Simone Ossola che gli strapperà il secondo gradino sul podio del campionato.

Una seconda manche tranquilla per Emilio Scuteri che ormai può rilassarsi, il titolo è già suo al termine di gara uno.

Raffo Giuzio conclude il campionato Junior al quinto posto, un ottimo risultato considerato che questo ragazzino è fra i più giovani della sua categoria.

Ancora gioia e coccole stramieritate!

Dopo le lacrime esplode la gioa, colorata, chiassosa, senza freni. Quest'anno il titolo di campione italiano junior approda in Calabria…Mi capiscisti?

Mattia Dusi e Simone Malagola, un duello al quale quest'anno abbiamo assistito spesso.

Simone Ossola al Ciglione non ha avuto rivali, ha detto che avrebbe vinto e lo ha fatto senza problemi, peccato per la caduta di Montevarchi. Avrebbe potuto sperare nel primo gradino del podio.

La commozione di Emilio Scuteri quando gli consegnano la tabella di campione. A volte anche le rocce piangono.

Emilio Scuteri scende dalla sua moto dopo aver vinto il titolo italiano. Un vero trionfo per il timido ragazzino calabrese.

E' tutto un gioco meraviglioso e Morgan Lesiardo, Matteo Manchelli e Gianluca Facchetti lo sanno benissimo!

no imparare presto a giocare con i grandi. Dietro di lui arriva Emilio Scuteri, ha vinto il campionato con una manche di anticipo eppure ha gli occhi lucidi, è arrabbiato, qualcuno gli mette la tabella rossa in mano, lui la mostra senza allegria, i campioni, quelli veri, non sopportano di perdere, neppure una manche ed Emilio è uno di questi. Neppure la sua scorza dura da calabrese doc può resistere però all'irrefrenabile felicità della sua famiglia e del suo team, quando quaranta braccia lo alzano una, due, venti volte verso il cielo finalmente ride, con gli occhi e con il cuore. Per ricordare questo giorno indossa una maglietta, "Campione italiano Junior 2013…Mi Capiscisti?", capiamo Emilio, ti abbiamo capito tutti, forte e chiaro, questa vittoria è solo tua e te la sei assolutamente meritata. Terzo Mattia Guadagnini, sorride comunque Mattia, è il più

piccolo di tutti, ha solo undici anni, ha il tempo e la stoffa per provare a vincere ancora. E dietro ai primi una schiera di ragazzini fantastici, vorremmo parlarvi di tutti, non possiamo, ma vogliamo ringraziarli per le emozioni che ci hanno regalato quest'anno. Vogliamo complimentarci con i primi e con gli ultimi, perché tutti in ogni gara affrontano le paure e le vincono e ci hanno insegnato che il vero coraggio non è incoscienza. Ringraziamo chi è caduto, si è rialzato e ha saputo arrivare ultimo con un sorriso, perché ci ha fatto capire che la vera passione non ha nulla a che vedere con le coppe e le vittorie. Ringraziamo quelli che arrivano a metà classifica e che nessuno nomina mai, perché nonostante tutto ci provano, sempre e comunque e ci hanno aiutato a comprendere che è questo provare, l'essenza del motocross e della vita stessa.

Alessandro Facca e Kevin Cristino si guardano prima del duello finale per il titolo di Campione Italiano Cadetti, il ragazzino della scuderia Milani avrà la meglio, ma il pilotino Bud Racing si è dimostrato un avversario fortissimo.

Partenza cadetti in gara uno, Kevin Cristino parte davanti e mantiene vivo per un po' il sogno di alzare la coppa dal gradino più alto del podio.

Alessandro Facca corre incontro al titolo, ha gestito questa stagione con una maturità e un equilibrio degno di un vero campione.

Ancora il piccolo Cristino in azione al Ciglione, anche quest'anno non è riuscito a vincere, ma non si è scoraggiato di certo e c'è ancora l'Europeo, per provare a dimostrare il suo valore.

Ciro Tramontano sul salto dell'arrivo, anche al Ciglione si è dimostrato velocissimo, peccato per le cadute nelle prime gare che hanno compromesso una sua possibile vittoria finale.

Anche Mattia Capuzzo è stato fra i protagonisti di questa stagione, per lui un ottimo quinto posto assoluto.

Andrea Adamo è al suo rientro dopo la paurosa caduta al Macroregioni di Montevarchi, il piccolo pilota Husqvarna è già veloce come un tempo, purtroppo un guasto meccanico in gara 2 comprometterà la sua posizione in classifica di giornata.

Alessandro Facca avvolto nel tricolore mostra con orgoglio la meritatissima tabella di campione italiano minicross cadetti 2013.

Uno “scorcio” della partenza Senior gara 2, più che dei ragazzini in moto dei veri Gladiatori.

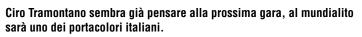
Riccardo Lauretti e Filippo Grigoletto su un salto in discesa. Il ragazzo Romano nella seconda manche riuscirà a resistere agli attacchi del veneto e a tagliare il traguardo per primo.

Filippo Grigoletto alla disperata rincorsa di Riccardo Lauretti, per salire sul gradino più alto del podio doveva vincere assolutamente e sperare in un errore di Gianluca Facchetti.

Edoardo Modini in una curva affrontata da vero Pro.

Terra e stanchezza ma anche un sorriso bello come il cielo per Gianluca Facchetti, neo campione senior 2013.

Non sarà certo una caduta in partenza a scoraggiare Luigi Bertino al suo debutto nel campionato Italiano.

Ciro Tramontano sembra già pensare alla prossima gara, al mundialito sarà uno dei portacolori italiani.

Ancora Alessandro Facca sul salto dell'arrivo, ora Europeo e mundialito per lui e poi via verso la nuova avventura con l'ottantacinque.

Tutta la scuderia Milani vestita di arancione, per celebrare la vittoria del suo Campioncino. Impossibile resistere all'allegria del team romano.

Kevin Cristino sa che anche se è arrivato secondo ha dimostrato il suo valore e può permettersi di mostrare il sorriso da cartone animato che ci piace tanto.

Podio junior 85, Simone Ossola,
Emilio Scuteri e Mattia Guadagnini,
tre veri campioni.

Emilio Scuteri sul podio…finalmente
può sorridere.

Le medaglie hanno un buon sapore
per Alessandro Facca e Ciro Tramon-
tano.

Dopo tanta amarezza Facchettino
assapora, nel vero senso della parola,
il sapore della vittoria.

Andrea Adamo osserva il podio pensieroso, senza l'infortunio di qualche mese fa sarebbe stato un sicuro protagonista del campionato cadetti.

Arancione, bianco, rosso e verde ecco i colori di Alessadro Facca.

Il bacio di mamma Loredana a suo figlio, prima della seconda manche. Tutto l'amore del mondo in un'immagine.

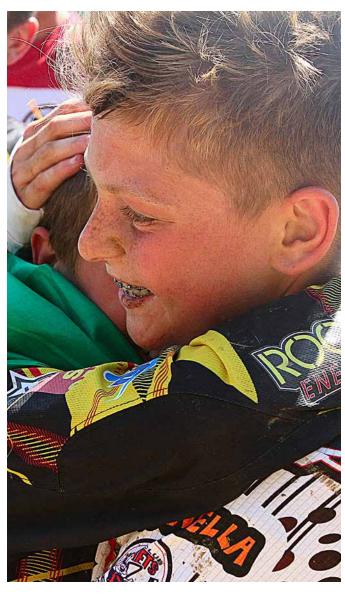
La delusione della sconfitta sul volto provato di Filippo Grigoletto.

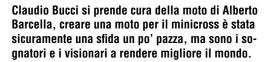
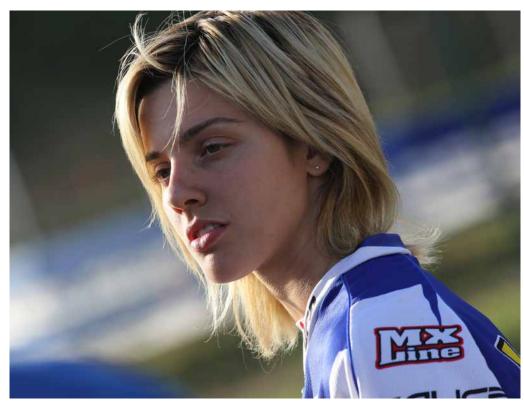
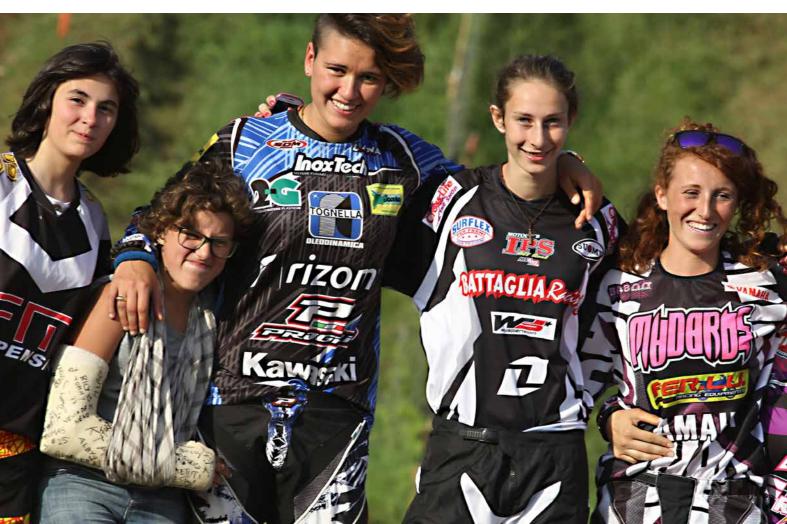
“Facchettino” e papà Fabio, finalmente è il tempo delle lacrime di gioia.

Stefi, manager, segnalatrice,cuoca, accompagnatrice, vice mamma di Gianluca Facchetti abbraccia il suo campione.

Kevin Cristino e papà Gianfranco sorridono dopo la sconfitta, un bell'esempio di come lo sport deve essere vissuto.

Alessandro Facca sembra rilassarsi dopo l'esplosione di gioia e colori che hanno accompagnato la sua vittoria.

Con un amico così si può dimenticare tutto, persino un ritiro per foratura nella gara migliore della stagione.

La parte migliore del Motocross, Emanuele Alberio e Morgan Lesiardo (sullo sfondo), avversari sino a qualche istante prima, corrono ad abbracciare il loro grande amico Gianluca Facchetti.

Claudio Bucci si prende cura della moto di Alberto Barcella, creare una moto per il minicross è stata sicuramente una sfida un po' pazza, ma sono i sognatori e i visionari a rendere migliore il mondo.

Tutta la dolcezza di Erica Lago in una foto rubata

Rivali solo in pista, Aurora Landini e il suo braccio rotto, Giorgia Giudici, Alice Magnoli e Floriana Parrini festeggiano sotto un magnifico sole.

Il campionato **femminile 2013** va in **archivio con...** **Grazia** e Grinta.

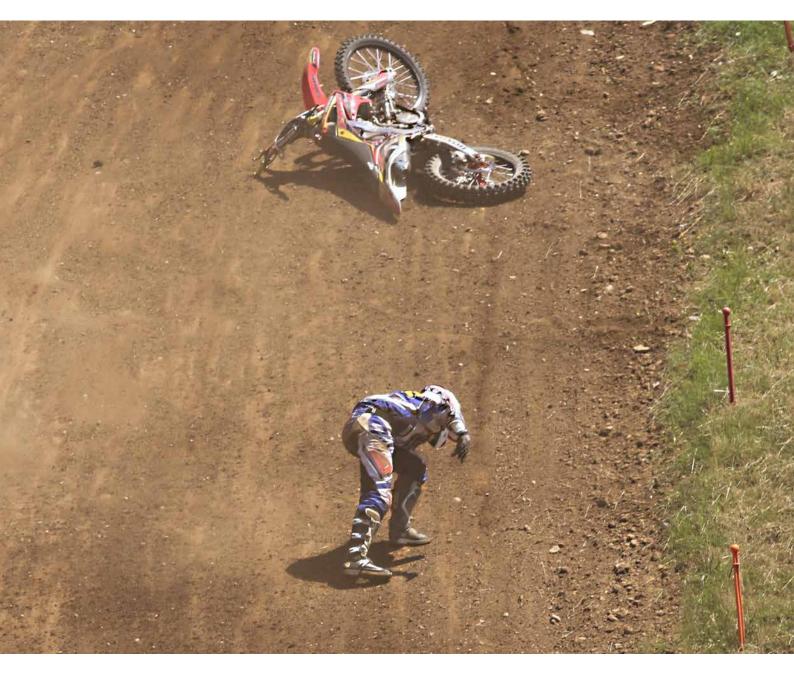
testo e foto **Paola Calonghi**

Alice Magnoli, Floriana Parrini e Francesca Nocera in un “podio” decisamente informale.

L'immagine stessa del dolore. Floriana Parrini a terra dopo una rovinosa caduta in gara uno.

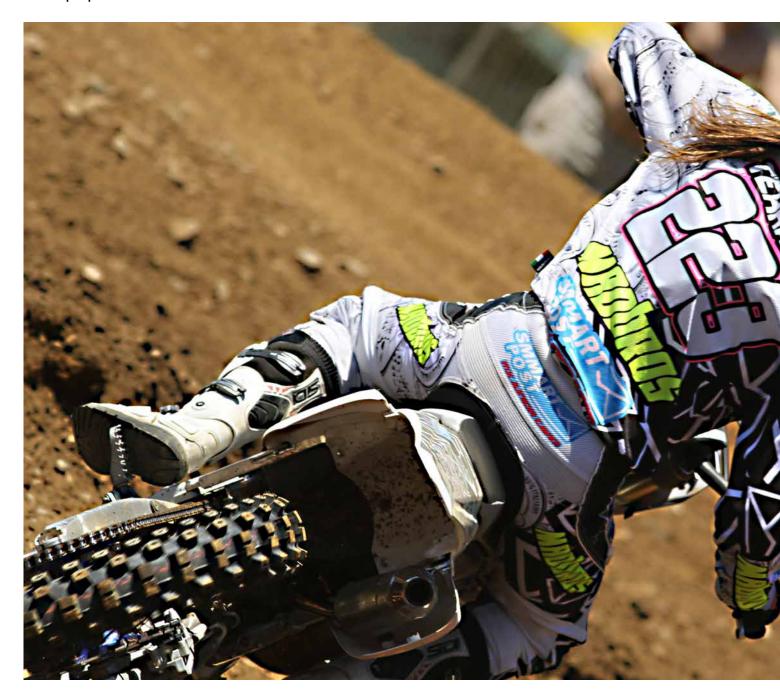
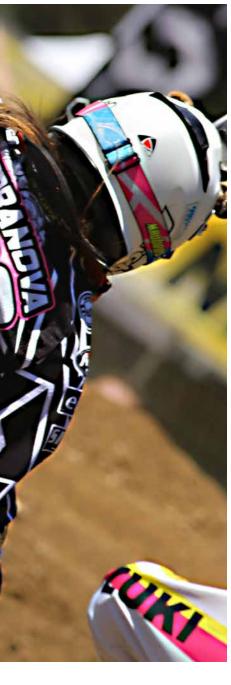
Cosa vedete nella vostra mente quando pensate ad una motocrossista? Probabilmente una donna androgina, un maschiaccio poco attraente o al contrario una ragazzina anticonformista che a malapena si regge sulla moto. Se questi sono i vostri stereotipi sappiate che le partecipanti al campionato italiano stravolgono l'immaginario collettivo, innanzitutto perché sono estremamente femminili, di una femminilità potente e consapevole e poi perché fanno maledettamente sul serio e le loro moto le sanno guidare con grinta e classe. E' più semplice in una giornata splendida come quella di Malpensa, fatta di sole e d'estate da respirare a pieni polmoni, cogliere i segni di una vanità che, nel fango e nel freddo delle gare precedenti, era stata un po' nascosta. I capelli lunghi sciolti sotti il casco, una canottiera rosa che sbuca dalle protezioni, un reggiseno colorato messo in mostra dopo la manche, una coda di cavallo che sventola su un salto, sono tutte piccole tracce di qualcosa a cui non si vuole rinunciare, un modo delicato di affermare la propria unicità, di sottolineare la diversità dai "colleghi"maschi. Anche al Ciglione, come in tutte le tappe precedenti, Francesca Nocera è la dominatrice incontrastata, vince l'ennesima gara in solitaria davanti ad Alice Magnoli e Giorgia Giudici, che centra il primo podio della stagione. Floriana Parrini è solo quarta, ma riesce a conservare il secondo posto in campionato. Salirà sul podio iridato alle spalle della Nocera e davanti alla Magnoli. Una cronaca senz'anima non rende giustizia alle signore del cross e allora proviamo a scrivere qualcosa che realmente racconti un po' di loro. E' bella Francesca Nocera, con quei capelli scuri a incorniciare occhi di velluto e un viso delicato appena segnato di lentiggini discrete. E' ancora più bella quando, ancora provata dalla prima manche, indica sulla tabella rossa il numero 51, per dire ad Alessia Polita, una grande donna i cui sogni si sono infranti sull'asfalto di Misano, che questa vittoria è anche per

Una vera Guerriera, Floriana Parrini si rialza e termina la manche ottava, garantendosi il secondo posto assoluto in campionato.

Erica Lago alle prese con una curva del Ciglione. Per lei una buona stagione, conclusa al sesto posto.

lei. Sul podio non esulta, il viso sudato è illuminato da un sorriso dolcissimo, sembra quasi avere pudore della propria gioia. Sa che tutti si aspettano un buon piazzamento al mondiale dopo tutti i problemi fisici, in parte non ancora risolti, della scorsa stagione. Alcuni, addirittura, pensano che il suo posto non sia qui, su questo podio, ma Francesca ha capito che il campionato italiano è una realtà sempre più importante e che le sue avversarie, brave, veloci e determinate, meritano rispetto. Papà Antonio, manager, allenatore, sponsor e angelo custode la guarda con gli occhi lucidi, per un amore così non ci sono parole. Dopo Francesca si piazza Floriana Parrini. Nel controluce un po' fatato di questo tardo pomeriggio di coppe e medaglie, sembra una dama rinascimentale, ma i capelli rosso tiziano e

il volto intenso non devono fare dimenticare la sua grinta. Si è decisamente meritata questo secondo posto. Innanzitutto perché i tempi in cui ha girato in tutto il campionato dicono che è l'unica, per ora, a poter tenere il passo della Nocera e poi per ciò che ha fatto in quest'ultima gara. Floriana è stata protagonista di una brutta caduta sul salto dell'arrivo nei primi giri di gara uno. Dopo essere volata in aria è rimasta a lungo rannicchiata a bordo pista, l'immagine stessa del dolore. Tutti noi abbiamo pensato che per lei la manche fosse terminata, si è però rialzata, litigando con chi voleva convincerla a uscire in barella, ha quasi strappato la moto dalle mani dei commissari ed è risalita in sella, concludendo comunque all'ottavo posto. E' questo spirito a rendere fantastiche le donne del cross. Terza

Alice Magnoli, febbricitante, porta a termine due ottime manche confermando di essere una bellissima realtà del motocross italiano.

Raissa Terranova, orecchie di peluche sul casco e grinta da vendere per questa "bambina Terribile"

Alice Magnoli, su di lei potremmo scrivere un intero articolo. Un po' per il suo carattere ruvido e scanzonato, un po' per quel viso incredibilmente simpatico che ricorda "Pippi Calzelunghe" su un corpo da top model, ma soprattutto per quella volontà incrollabile che non l'abbandona mai, neppure nei momenti più difficili. Alice ha corso con la febbre a 39, non è la prima volta. A Maggiora una febbriciattola subdola e spossante le aveva tagliato le gambe e appannato i pensieri, pensandoci bene la ragazza bionda e dinoccolata non ricorda l'ultima volta in cui quest'anno si è sentita davvero bene, lucida e in forze. Ha sempre corso comunque, tenendosi in piedi con la voglia

Francy Nocera vola sull'arrivo, nessuno ormai può fermarla.

di arrivare e la passione, il terzo posto in questo italiano ha il sapore di un'impresa straordinaria. Terminato il campionato Alice si è permessa di cedere, di ascoltare il malessere che l'aveva accompagnata negli ultimi mesi, ora è ricoverata da tre settimane per una mononucleosi trascurata, un'eternità di flebo e amarezza, ma siamo

L'ennesimo arrivo solitario per Francesca Nocera, leader indiscussa di questa gara e dell'intero campionato.

In questa espressione di Francesca Nocera la grazia e la grinta , l'essenza del motocross femminile

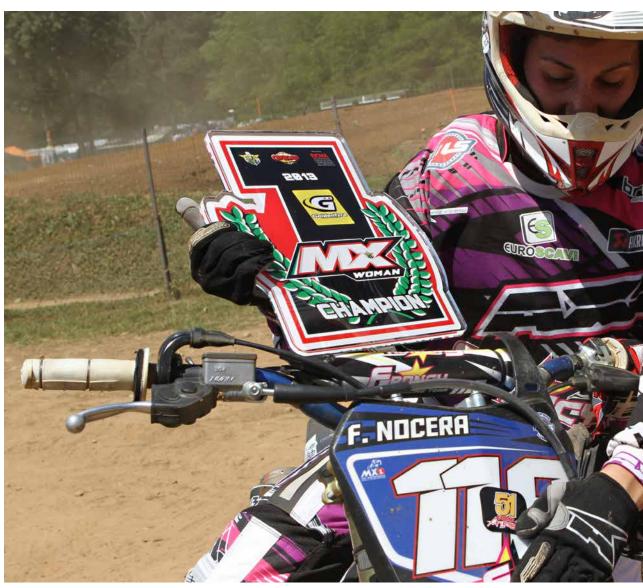
certi che quest'esperienza la renderà ancora più forte di prima. Alle spalle delle prime Giorgia Giudici, sempre allegra e solare, la dolce Erica Lago e le due ragazzine terribili Giorgia Montini e Raissa Terranova. Hanno tipi fisici opposti queste bimbe troppo cresciute, faccia da monella e capelli alla maschietta per Giorgia, completo rosa, orecchie sul casco e lunghi capelli svolazzanti per Raissa, tutte e due però

Ancora Alice Magnoli in azione, per lei quest'anno un terzo posto che vale oro!

Flo Parrini in seconda manche è più fortunata e guadagna uno splendido secondo posto.

Raissa Terranova in salto con i lunghi capelli che fluttuano nell'aria...La femminilità si vede dai piccoli particolari.

hanno in comune personalità da vendere e nessun timore di sfidare con i loro due tempi avversarie più esperte alla guida di moto con cilindrate superiori. La stagione ormai è terminata, il prossimo anno ritroveremo tutta questa grazia, bellezza e coraggio e ancora una volta potremo renderci conto di quanto sia importante e coinvolgente il "lato rosa" dello sport più bello del mondo.

Francy Nocera e il suo tributo ad Alessia Polita, due grandi campionesse, due donne immense.

Giorgia Montini e Raissa Terranova si danno battaglia,sono loro le giovani promesse del motocross femminile italiano.

Un Magnifico podio, Flo Parrini, Francy Nocera e Alice Magnoli possono finalmente festeggiare dopo una stagione intensa.

"Mamma Facchetti" e Giorgia Giudici, un concentrato di simpatia ed energia allo stato puro.

15…5 si parte, ed è adrenalina allo stato puro

Francesca Nocera se ne va, la mente già proiettata alla prossima gara di Campionato del Mondo.

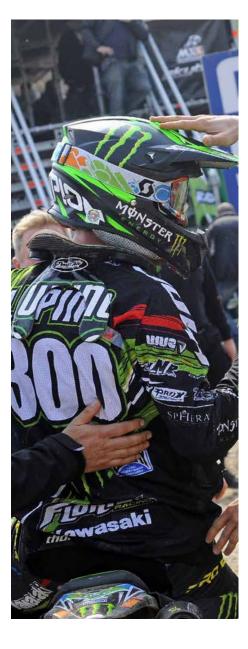
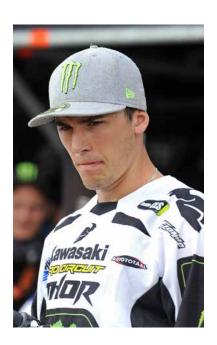
Lady Polita

Tutti con **Alessia #51**

Alessia Polita correva il campionato italiano velocità ed era maledettamente brava. Il suo sogno si è infranto un mese fa sull'asfalto di Misano, nell'impatto violentissimo la vertebra 12 è esplosa, non potrà mai più camminare, ma è una donna immensa e non si è certo rassegnata. Da subito ha detto che vuole tornare in moto, con l'ausilio delle gambe o senza, vuole tornare a esistere perché la velocità per lei è vita. Sarà per questa passione che scorre forte sotto pelle, per quel modo di riconoscersi fra loro come membri di uno stesso branco tipico dei piloti che i ragazzini dell'italiano minicross e le donne del campionato women hanno voluto dire ad Alessia, a modo loro, che le sono vicini e lo saranno sempre. Da questo desiderio condiviso è nata una foto colorata, disordinata, allegra, un'immagine che è un tributo alla vita e alla speranza. Ed è nata anche una raccolta fondi spontanea, perché per sognare serve una base di realtà, se volete anche voi aiutare Lady Polita potete farlo dando un contributo, anche piccolo, a:
Lady Polita Onlus
IBAN : IT53 C060 5521 2060 0000 0013 004 - BANCA MARCHE SpA

MOTOCROSS
2012
FOTO E STORIE
Stefano Taglioni
Enzo Tempestini

SPONSOR UFFICIALE GP D'ITALIA MOTOCROSS
- MAGGIORA 16/06/2013 -

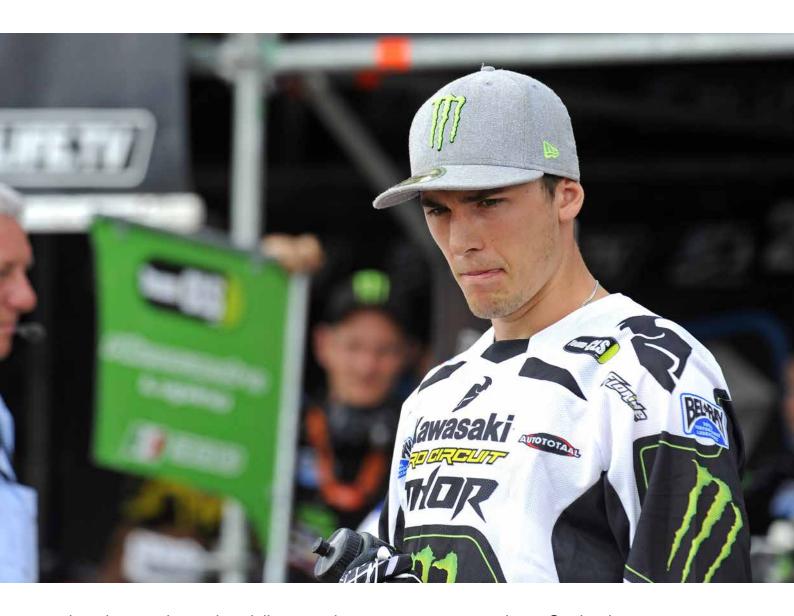
SPHERA È PRESENTE NEL CAMPIONATO
DEL MONDO MOTOCROSS
CON ALESSANDRO LUPINO

Svezia, Lettonia, Finlandia: soddisfatto a metà

Di **Alessandro Lupino**
Foto **Enzo Tempestini**

Abbiamo affrontato la classica trasferta nordica che ogni anno prevede in programma tre gare di seguito e all'inizio sembrava veramente una cosa lunga ma devo dire che invece è "passata" presto. Il primo impegno è stato "burocratico" e infatti, in Svezia avevo fissato l'appuntamento con il Team per discutere il contratto per la stagione prossima. L'appuntamento era per il sabato sera dopo le qualifiche e il secondo posto che ho ottenuto nella manche mi ha dato parecchia "carica" per "affrontare Jean-Jacques Luisetti, patron del Team CLS. Con lui è molto facile ragionare e siamo arrivati a un accordo soddisfacente per entrambi in poco tempo e quindi, anche per la stagione prossima vestirò, con estrema mia soddisfazione, i colori del team franco-olandese. La gara della domenica è andata abbastanza bene, anche se dopo la prestazione del sabato mi aspettavo qualcosa di più. Quinto assoluto a qualche punto dal podio ma sempre con una velocità e dei tempi sul giro migliori di qualche pilota che mi ha preceduto nelle manche. Dalla Svezia alla Lettonia il passo è stato breve ma le soddisfazioni molto inferiori. Una pista con il fondo "strano" morbido sopra e duro sotto e quest'anno avevano anche riportato sabbia. In qualifica, settimo posto e come al solito ottima

velocità. Secondo miglior tempo di manche, a meno di un secondo da Herlings. Non male dai! Le due manche invece, sono state da “dimenticare”. Al via della prima manche sono scattato abbastanza bene e ho cercato di prendere la “corda” nel tentativo di fare meno strada possibile ma quando sono arrivato a centro curva, ho sentito un gran botto alla mia destra e sono stato letteralmente spostato verso l’esterno curva rischiando anche la caduta. Alla fine del primo giro sono transitato in ventesima posizione e ho iniziato subito a recuperare. Davanti a me c’era un “trenino” di piloti tutti in fila e capivo di poterli raggiungere ma nel tentativo di un sorpasso ho commesso un errore e sono scivolato perdendo parecchi secondi prima di poter ripartire. A quel punto il “trenino” era perso, ma ho cercato di riprenderlo prima possibile. Ho “tirato” per tutto il tempo di gara e ho fatto segnare ottimi tempi riuscendo a recuperare la “top ten” proprio all’ultimo giro tagliando il traguardo in nona posizione. Considerando tutto non è andata male ma senza quella banale scivolata, potevo guadagnare molte altre posizioni. Nella pausa tra le due manche mi sono convinto che il feeling con la pista lettone non era poi cosi male e sono andato allo start carico e motivato a fare molto meglio. Alla prima curva ho sfruttato la posizione da “interno traiettoria” e sono uscito al secondo posto. Nella curva successiva Butron mi ha passato avendo la linea favorevole ma ho

capito che potevo stare tranquillamente alle sue spalle. Nel quarto passaggio, iniziavo a sentire la pressione di quelli che arrivavano da dietro e ho deciso di attaccare Butron per prendere il mio ritmo e cercare di mantenere le distanze con gli inseguitori. Il sorpasso non mi è stato difficile e infatti, sono riuscito a portarmi in seconda posizione abbastanza facilmente. Giravo veramente tranquillo e mi stavo imponendo di non forzare il ritmo anche se vedevo Tixier che si avvicinava e avevo gia deciso di lasciargli strada per accodarmi a lui. Nell'avvicinarmi al quarto passaggio sulla linea del traguardo, ho preso una traiettoria diversa dai giri precedenti e la moto mi si è scomposta. Ho cercato di recuperarla e di rimetterla in traiettoria con una bella manciata di gas e la cosa sembrava essermi riuscita ma quando la moto si è rimessa "dritta" ho sentito un gran colpo sull'avantreno e mi è sfuggita la mano sinistra dal manubrio facendomi perdere l'equilibrio. Dopo un'altra sbandata mi sono ritrovato gambe all'aria davanti alla mia moto. Il botto è stato forte ma sono riuscito a trascinarmi fuori pista velocemente per evitare di essere colpito dai piloti che arrivavano da dietro. Ho cercato di riprendere la moto per ripartire e ci sono anche riuscito ma ho capito subito che qualcosa non andava e infatti non avevo più sensibilità sul piede sinistro e non mi rendevo conto se avevo la gamba appoggiata alla pedana o no. È stata una brutta sensazione

e devo essere onesto, mi sono anche un po' impaurito. Ho preso la via dei box per evitare di cadere ancora e poco dopo, per fortuna la sensibilità è tornata, lasciando spazio al dolore. Risultato: un grosso ematoma sulla coscia sinistra e molte escoriazioni alla schiena, la spalla (quella infortunata a inizio stagione) mi faceva anche parecchio male, ma una sola cosa è certa. In Lettonia ho perso una grande occasione per raccogliere punti importanti. Da li, siamo ripartiti subito per la Finlandia con l'idea di non potermi allenare in moto e infatti, il lunedi mattina, il dolore alla coscia mi faceva capire che avrei potuto fare ben poco. Sono solo riuscito ad allenarmi in bici ma fortunatamente il "botto" alla gamba si è rivelato meno grave del previsto. In Finlandia ho fatto i controlli presso il centro medico presente in pista e mi hanno assicurato che tutto era "OK". Nella pre qualifica "solita storia". Ottima velocità e quarto tempo a meno di due decimi dal secondo (a Herlings che gli vogliamo fare?). Gara di qualifica che invece è stato tutto un susseguirsi di piccoli-grandi errori che mi hanno condizionato. Al via, ho anticipato il cancello e mi sono "incastrato" nella griglia ripartendo ultimo. Poi per tutto il tempo della manche non sono riuscito a prendere il ritmo e alla fine il risultato è stato da dimenticare: ventesimo. Allinearsi al cancello di partenza in una posizione cosi defilata e su un tracciato sabbioso di certo non ti da il morale "giusto" per iniziare la giornata, ma sono riuscito a trovare un spunto per far segnare il terzo tempo nel warm

up che mi aveva dato ottime speranze. Al via della prima manche infatti, sono scattato discretamente rispetto alla mia posizione di partenza e nei primi passaggi ero nel gruppo dei migliori dieci quando in una curva abbastanza lenta (una delle poche di questo velocissimo tracciato) sono scivolato. La moto si è spenta e quando sono ripartito ero praticamente ultimo. Ho spinto al massimo e sono riuscito a concludere la manche diciottesimo ma di certo non soddisfatto. Stesso copione al via della seconda prova ma questa volta sono riuscito a non commettere errori e mi sono agganciato al treno dei piloti di testa cercando di prendere un ottimo ritmo. Purtroppo però, la cosa non mi è riuscita molto e non sono stato capace di interpretare al meglio la sabbia finlandese. Sono andato troppo piano che ho fatto fatica anche a stancarmi. Nono al traguardo, a quattro secondi dal quinto mi lascia ancora più l'amaro in bocca per questa gara che non è andata minimamente nel verso giusto. Ora ho due settimane di fronte prima di iniziare l'ultima parte di campionato dove troverò quasi tutti tracciati che mi piacciono e spero proprio di rimettermi al meglio per dimostrare veramente il mio potenziale. A Hyvinkaa ho commesso troppi errori. Ora si resetta e non si molla fino alla fine. L'ottavo posto in campionato mi sta "stretto" e cercherò di migliorare in queste ultime cinque gare che mancano alla fine. Ci sentiamo dopo la Germania
AL #300

Madre Natura finalmente con il VINTAGE

Dopo un inizio di campionato segnato dal maltempo, torna a splendere il sole al "balcone delle Marche"

Testo: **Federico Neri** foto: **Claudio Capiani**

Continua il percorso intrapreso dai riders delle moto “vecchie” che, dopo un inizio di campionato deludente sotto il profilo meteorologico caratterizzato dal maltempo, questa volta è stato baciato dal sole di Cingoli. Durante la terza prova di campionato svoltasi a Carpi l’ 8 e 9 giugno , la direzione di gara era stata costretta ad una sospensione della competizione con annullamente delle seconde manche per ogni categoria, dato un diluvio incessante che si era abbattuto sul tracciato durante il primo pomeriggio, compromettendo irreme-

82 Alessandro Orbati (C Villa 410 1979) dominatore assoluto della categoria con due primi posti di giornata, consolida la leadership in campionato nella classe C.

117 Ivano Ferrari (D1 Honda 250 1982) sfortunato protagonista della D1, 2° nella prima, ritirato nella seconda quando guidava la categoria. Rimane in corsa per il campionato 2013 nonostante due “zeri” che però potrà scartare a fine campionato.

29 Mario Graziani (D1 Maico 250 1980) campione in carica, gara regolare con un 3° e un 2° nelle due manche attualmente 4° in campionato.

1 Massimo Trollo (A1 BSA 500 1973) senza avversari nella classe A vince entrambe la manches di Cingoli, guida il campionato quasi a punteggio pieno con 5 vittorie e 2 secondi su sette gare disputate.

130 Massimo Pesce (F2 TGM 50 1980) 4° nella classe F2.

Giuseppe Saibene (E4 Cagiva 125 1985) non ha praticamente avversari, ha vinto tutte e sette le gare della 125 di questo 2013, ovviamente è in testa al campionato E4 a punteggio pieno.

43 Franco Ulivi (E2 Villa 125 1978) secondo solo a Saibene (E4) nelle due gare delle 125 ma largamente il migliore della sua classe, solo 5° in campionato per non aver partecipato alle prime due prove (Cremona e Savigna

152 Alberto Salvatici (E2 Aprilia 125 1978) 3° nella classe E2.

378 Giuliano Giovannelli (B Husqvarna 360 1976) portacolori del motoclub A.M. Modenese.

69 Alfredo Talin (F1 AIM 50 1977) protagonista della classe 50 con la sua “tiratissima” AIM.

Gianluca Pettinati (F1 Aspes 50 1977) secondo a Cingoli con un 3° e un 1°, primo in campionato.

diabilmente il prosieguo delle gare e lasciando così i numerosi piloti con l’amaro in bocca dato che non si sono potute disputare le seconde manche, quelle che dovevano assegnare i definitivi verdetti agonistici. Questa volta invece, al giro di boa di questo campionato motocross d’ epoca , composto da sei appuntamenti in totale, i “cavalieri” del vintage si sono ritrovati durante l’ultimo weekend di giugno, nel tradizionale tracciato marchigiano che è stato allestito perfettamente e come al solito, tenuto maniacalmente dal motoclub. Ascoltando i pareri dei riders è stato dichiarato uno dei tracciati piu spettacolari del campionato e dove, finalmente il meteo si è schierato dalla parte del motocross regalando due giorni di sole e caldo a piloti, addetti ai lavori e pubblico. I partecipanti ad ogni categoria, senza essere condizionati dal metereo, si sono espressi

122 Gregorio Mugnaini (A2 Morini 200 1969) vince la classe A2 con un 2° ed un 1°, 1° nella generale della A2.

Simone Vigini (D2 Honda 250 1985) spettacolare protagonista, caduto in partenza in gara 1 è arrivato secondo a soli 6 sec. da Ulivi. Meno incisivo nella seconda gara, partito secondo arriva 2° al traguardo sempre dietro ad Ulivi. Primo in campionato nella D2.

al meglio regalando emozioni ai numerosi spettatori e appassionati del mondo del cross d' epoca che sono accorsi e che hanno avuto la fortuna di assistere a numerose manche composte di nuovo da tanti riders schierati dietro i cancelli di partenza. A Cingoli, non è stato battuto nessun record di iscrizioni in questa occasione, com'era successo durante la seconda prova tenutasi a Savignano Sul Panaro (MO), ma il numero di contendenti alle numerosissime coppe (circa 60 i premi in palio) è rimasto comunque elevato superando di nuovo i 150 iscritti, dimostrando e confermando che, ritornando sulle orme del passato, questo campppionato sta aumentando di interesse ad ogni appuntamento. Le orme della storia del motocross, non possono essere cancellate e il campionato italiano riservato alle moto vintage ne è il testimone.

22 Maurizio Ripi (B Maico 250 1976) 5° nella assoluta della classe B.

98 Stefano Pecora (D1 Maico 400 1980) 6° nella D1.

691 Marco Rossi (D1 Villa 350 1982) protagonista del campionato 2013, primo in entrambe le gare, guida con ampio margine la classifica generale.

85 Giorgio Orbati (B Villa 350 1976) 3° con due terzi posti, secondo in campionato.

134 Michele Petrucci (E2 Villa 125 1978) 2° a Cingoli con un 2° e un 3° nella classe E2, capoclassifica del campionato.

130 Massimo Pesce (F2 TGM 50 1980) 4° nella F2.

271 Giordano Capiani (D1 Honda 480 1982) 4° nella assoluta della D1

Massimo Marescalchi (D1 Yamaha 250 1982) 3° sul podio di Cingoli, secondo in campionato per la sua regolarità.

Federico Neri (G Honda 480 1983) 4° con due combattuti quarti posti.

237 Alvise Lion (C Montesa 250 1978) 8° a Cingoli.

Andrea Bassi (D1 Maico 250 1981) 5° assoluto della D1.

158 Alberto Salvatici (C Aprilia 250 1978) 7° a Cingoli.

1 Masimo Trollo (A1 BSA 500 1973)

206 Mattia Iseppi (E3 Simonini 125 1982) 2° con un 3° ed un 1°, leader del campionato E3.

175 Stefano Neri (gr4 Honda 500 1985) vincitore della esibizione amatoriale con due secondi posti.

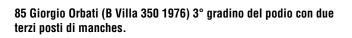
117 Ivano Ferrari (D1 Honda 250 1982)

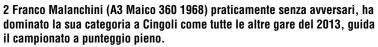
881 Michele Franchini (D2 Kawasaki 250 1985) 5° classe D2

311 Luca Iacomini (G TM 125 1985) velocissimo e spettacolare, solo 3° in gara 1 per rottura del telaio, cambia moto nella seconda (Honda 250 del 1985) e domina la gara, 3° in campionato per i due "zeri" di Cremona, comunque ampiamente in corsa per il titolo per la regola dello scarto dei due peggiori risultati.

149 Paolo Coelli (C KTM 340 1979) 6° a Cingoli nella classe C.

Partenza di gara 1 della classe 125 (E2, E3, E4 e E5)

85 Giorgio Orbati (B Villa 350 1976) 3° gradino del podio con due terzi posti di manches.

38 Renzo De Santis (A2 CZ 360 1973) 2° gradino del podio con in 1° ed un 3°.

2 Franco Malanchini (A3 Maico 360 1968) praticamente senza avversari, ha dominato la sua categoria a Cingoli come tutte le altre gare del 2013, guida il campionato a punteggio pieno.

61 Fabio Gatti (A3 CZ 360 1973) 5° nella assoluta A3 di Cingoli e secondo in campionato.

178 Carlo Bernardi (A1 Husqvarna 400 1972) sul 2° gradino del podio con un 3° ed un 2°.

25 Simone Vigini (E2 Villa 125 1979) sfortunato protagonista della 125 E2, 2° in gara 2 dietro ad Ulivi dopo un ritiro nella prima gara per problemi tecnici.

134 Michele Petrucci (E2 Villa 125 1978) e 294 Andreoli Pietro (E4 TM 125 1984) 4° assoluto a Cingoli nella E4.

245 Edoardo Rosa (E2 TGM 125 1978) 6° nella E2.

45 (D2 Yamaha 490 1985) dominatore da anni della classe D2, vince entrambe le manche di Cingoli, ovviamente vince la D2, solo terzo in campionato per aver saltato la gara di Cremona.

Partenza di gara 2 delle classi D1 e D2, subito al comando Vigini (79) e Franchini Michele (881) gara vinta da Franco Ulivi (45) D2 Yamaha 490 1985.

Classe 50 (F1 e F2)

377 Mattia Masi (F2 Aprilia 50 1980) spettacolare pilota, sempre in rimonta per partenze non troppo felici, chiude sul 3° gradino del podio con un 2° ed un 3° posto.

84 Gianluca Pettinati (F1 Aspes 50 1977).

Schieramento al cancello di gara 2 delle classi D1 e D2.

32 Tomas Coster (F2 ancillotti 50 1980) 5° a Cingoli, il migliore della compagine svedese presente sul tracciato marchigiano.

79 Simone Vigini (D2 Honda 250 1985) e 117 Ivano Ferrari (D1 Honda 250 1982) in lotta per il secondo posto di gara 2 della classi D1+D2, Ferrari si fermerà qualche giro dopo per problemi meccanici.

171 Massimo Marescalchi (D1 Yamaha 250 1982).

Partenza di gara 2 delle classi C e G, subito protagonisti i ragazzi della classe G per via anche di mezzi più recenti.

196 Cristian Cristofani (G Honda 250 1985) vincitore di Cingoli, sfrutta il problema tecnico di Luca Iacomini (311) e vince gara 1, 2° senza problemi nella seconda dietro a Luca. 2° anche in campionato.

79 Simone Vigini (D2 Honda 250 1985) leader del campionato D2.

34 Davide Gatti (G Maico 250 1979) in sella ad una moto più vecchia di lui di ben 11 anni.

Ragazze Red-Bull … anche nel campionato italiano motocross d'epoca.

Schieramento al cancello di gara 2 classe C.

22 Maurizio Ripi (B Maico 250 1976)

85 Giorgio Orbati (B Villa 350 1976)

101 Stefano Gibertoni (E1 Simonini 125 1975) 2° con 1° ed un 2°, primo in campionato.

51 Gianluca Gallingani (B Villa 350 1976) dominatore di gara e categoria (B) con due primi posti, primo anche in campionato con sei primi su sette gare disputate.

410 Massimo Magni (B KTM 400 1978)

175 Stefano Neri “Nerone” (gr4 Honda 500 1985) vincitore della esibizione amatoriale con due secondi posti.

Cingoli, partenza gara 2 delle 125.

l'infinito duello a distanza tra 43 Franco Ulivi (E2 Villa 125 1978) e 60 Giuseppe Saibene (E4 Cagiva 125 1985) nelle due gare delle 125, primo e secondo in entrambe le gare, primi nelle rispettive classi, Ulivi E2, Saibene E4.

13 Alessandro Orbati (F2 Aprilia 50 1980) 2 gradino del podio di Cingoli con un 3° ed un 2°, secondo anche in campionato.

Podio classe G 1° Cristofani, 2° Iacomini, 3° Bisi, 4° F. Neri.

Podio classe amatoriale gruppo 4 1° S. Neri (Nerone), 2° Quarzin, 3° Graziani, 4° Torta e 5° Zani.

www.Motec racing.it
infoline 0428 40720
info@motecracing.it
IL NUOVO BRAND DI CALZETTOINI TECNICI PER L

L'OFFROAD

SPRING

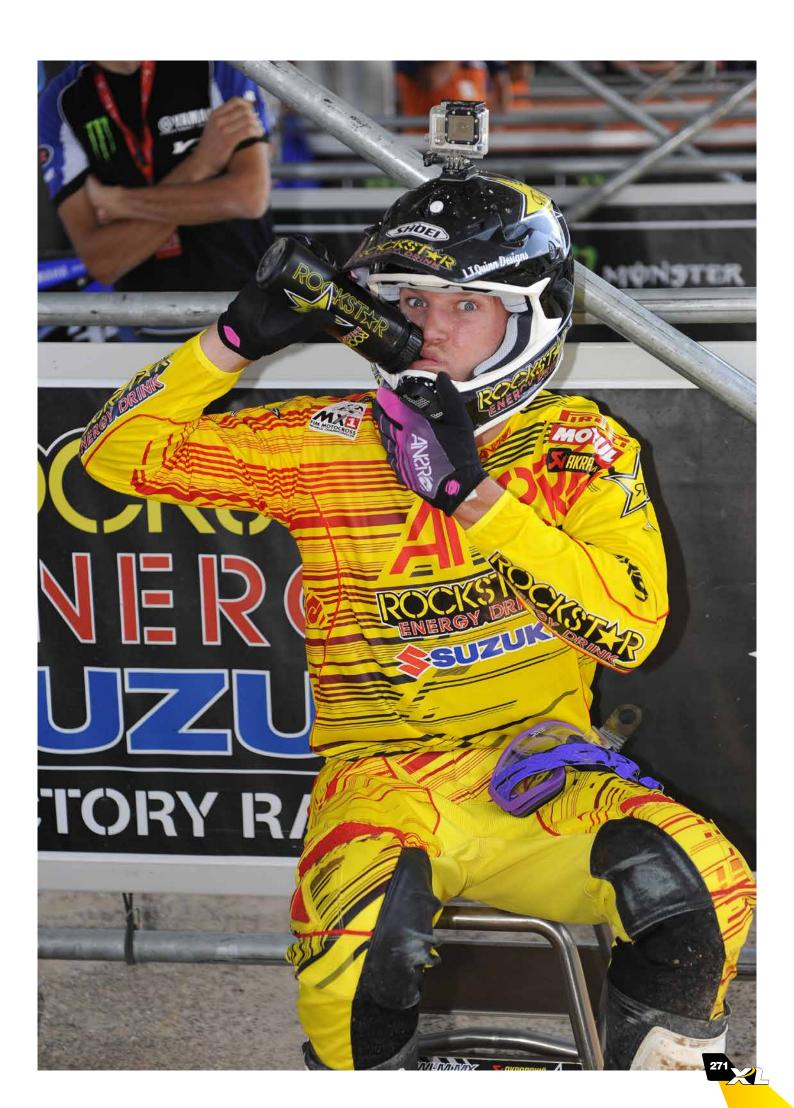
IVAN ZUCCONI
PRO FMX RIDER

BEST TRICK GRAPICS 2013

Preparazione fisica
Alimentazione

di **Roberto Manzaroli**

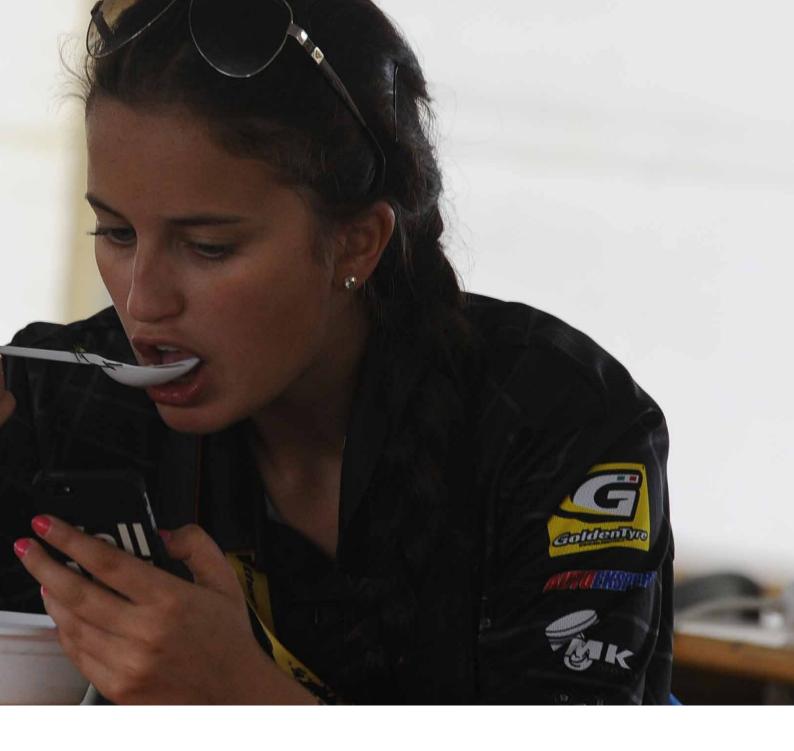
In questa parte del programma ho pensato di dare agli atleti alcuni semplici suggerimenti pratici e piccoli consigli sull'alimentazione, delle valide e utili informazioni che la scienza e la dietologia ci forniscono e ci mettono a disposizione evitando di farci commettere degli errori alimentari che comprometterebbero inesorabilmente il risultato di mesi e mesi di allenamento e preparazione.
Allo scopo di ottenere buoni risultati è assolutamente indispensabile seguire una giusta ed equilibrata alimentazione, naturalmente non sarà sufficiente per vincere ma sicuramente potrà garantirvi la giusta quantità di energia per svolgere valide sedute di allenamento e ottenere buone prestazioni in gara.
La regola principale è molto semplice: non esistono alimenti che possono far vincere una gara, ma esistono molti alimenti e modi di alimentarsi che possono farla facilmente perdere.
Partendo da questo presupposto è necessario crearsi una consapevolezza alimentare e prendere confidenza con pochi concetti generali utili da conoscere per impostare una corretta ed equilibrata alimentazione in relazione agli sforzi fisici da sostenere in questa disciplina ove nulla deve e/o dovrebbe essere lasciato al caso.
Il cibo che noi mangiamo può essere suddiviso in sei gruppi base: carboidrati, grassi, proteine, minerali, vitamine e acqua ogniuno dei quali provvede a fare bene funzionare il nostro organismo, nella vita quotidiana ed in maniera ancora più rilevante nelle condizioni alle quali è sottoposto chiunque decida di praticare una disciplina sportiva.
Il corpo umano è consi-

derato un vero e proprio motore, perfettamente complicato e sensibile e come tale ha bisogno di una vera e propria benzina, di una dettagliata miscela di macronutrienti correttamente mixati per potere funzionare al meglio, senza dimenticare che tutto ciò che introduciamo nel nostro organismo deve servire a svolgere diversi e determinati compiti contemporaneamente.

L'alimentazione è il mezzo attraverso cui l'uomo introduce ed assimila oltre ai nutrienti anche l'energia di cui ha bisogno con l'obiettivo principale di compensare attraverso un apporto adeguato di nutrienti il consumo di energia e dei materiali biologici imposto sia dal metabolismo basale che da quello funzionale dovuto all'attività fisica più o meno intensa.

Il cibo e gli alimenti che introduciamo avranno il compito di essere utilizzati con percentuali tali da soddisfare varie funzioni:

-come benzina (calorie)
Il 50-60% delle calorie che occorrono a ciascuno di noi deve provenire dal gruppo dei carboidrati, non più del 30% dal gruppo dei grassi ed il restante 10-20% dal gruppo delle proteine.

-come protezione (vitami-

ne, minerali, fibre, antiossidanti) -per la funzione termoregolatrice (acqua) -per la continua manutenzione dei pezzi usurati (le proteine, con i suoiaminoacidi essenziali permetteranno il continuo rinnovamento dei tessuti)

L'ALIMENTAZIONE E LA GARA

La gara rappresenta il momento più importante per il pilota, quello della verifica del suo valore, sarà quindi fondamentale ai fini del maggior rendimento agonistico scegliere correttamente i cibi e le bevande da assumere, prima della gara ed al modo di nutrirsi al termine di essa, questo per potersi presentare ai successivi allenamenti e impegni agonistici nelle migliori condizioni possibili.

ALIMENTAZIONE PRIMA DELLA GARA

Nell'alimentazione che precede la gara ancora oggi vengono commessi vari errori da parte dei piloti, sia di quelli professionisti che di quelli che competono nelle categorie inferiori .

Alcuni di questi errori talvolta non pregiudicano la prestazione soltanto perché i piloti, soprattutto quelli giovani, godono di capacità digestive ben superiori alla norma e riescono quindi a non avere alcun disturbo anche se

per esempio assumono cibi che già di per sé sono del tutto sconsigliabili o perché abbinati in maniera molto scorretta ad altri alimenti.
Se certamente l'assunzione dei cibi e delle bevande non deve produrre effetti negativi sulle caratteristiche fisiche come conseguenza di una scorretta alimentazione, in realtà si possono creare situazioni critiche che se abbinate all'insorgere dei sintomi della fatica e delle tensioni tipiche della gara, possono determinare un significativo peggioramento delle prestazioni.
Tra le varie abitudini errate rilevate sui campi di gara, uno degli errori più frequenti è quello di vedere piloti presentarsi in pista a digiuno da parecchie ore, oppure quello di far trascorrere troppo tempo senza alimentarsi, ma anche quello e forse più comune di terminare di mangiare quando manca poco tempo all'inizio della gara stessa, quindi quando la fase digestiva è ancora in corso.
Se l'intervallo tra la fine del pasto e l'inizio del riscaldamento pre-gara é eccessivamente breve, si possono avere problemi sia a livello gastrico (pesantezza, acidità, nausea,vomito), sia problemi generali (giramenti di testa, perdita delle forze) in quanto esiste un'influenza reciproca fra digestione e attività fisica quando esse si svolgano contemporaneamente con il risultando di essere nocive per la condizione fisica prestazionale.
Ecco, in dettaglio alcuni suggerimenti su quali sono i nutrienti, il carburante del nostro organismo da preferire o da escludere nel pasto pre gara.
POCHISSIMI GRASSI - La prima regola per avere una digestione più facile é quella di ridurre il contenuto di grassi nel pasto; vanno evitati soprattutto i grassi fritti e quelli cotti a lungo; vanno esclusi gli insaccati (con la sola eccezione della bresaola e del prosciutto crudo sgrassato), le carni grasse; vanno ridotti i condimenti, i formaggi, il latte intero.
I grassi da un lato richiedono di per sé tempi lunghi per essere digeriti, dall' altro allungano i tempi di digestione anche dei cibi con i quali vengono presi.
POCHE PROTEINE - Nel pasto che precede la competizione non é necessario consumare proteine; ci si può astenere del tutto dai cibi che ne contengono in abbondanza, come le carni dei vari tipi, le uova, i formaggi, il latte...ma qualora se ne senta la necessità psicologica in questi casi si può consigliare di prendere come si é già detto qualche fetta di bresaola o di prosciutto crudo accuratamente privato della parte bianca (ricchissima di grassi).
ABBONDANZA DI CARBOIDRATI COMPLESSI - I cibi ricchi di carboidrati sono di solito quelli più facilmente digeribili e sono altresì quelli che favoriscono l'aumento delle scorte del glicogeno nei muscoli e nel fegato; vanno preferiti i carboidrati complessi, gli amidi, quelli contenuti nella pasta, nel pane, nel riso, nelle patate.
MAI TROPPI ZUCCHERI SEMPLICI – E' il caso di limitare la quantità dei carboidrati semplici cioè gli zuccheri, a partire dal saccarosio il più comunemente conosciuto come zucchero da cucina; quando si prendono vari grammi di questi zuccheri in una volta sola, vi é dapprima un rapido elevarsi della glicemia, a ciò consegue un'immissione nel sangue di insulina (un ormone prodotto dal pancreas) in quantità molto superiore a quella normale, la glicemia tende così a tornare ai valori basali; ma se l'innalzamento del tasso di glucosio e di conseguenza quello dell'insulina é stato rapido e di notevole entità può anche succedere che la glicemia scenda al di sotto dei valori normali; si parla allora di "ipoglicemia reattiva", cioè di un abbassamento della glicemia per una reazione all'eccessivo innalzamento di essa.
EVITARE GLI ABBINA-

MENTI SCORRETTI - Spesso si abbinano per cultura o abitudine due cibi che per il fatto di richiedere processi digestivi differenti finiscono con il creare problemi rallentando il processo digestivo; l'abbinamento di un piatto ricco di amidi (pasta o riso) con un cibo proteico (bistecca o altri tipi di carne, uova, formaggi...) richiede tempi di digestione più lunghi di quelli necessari per digerire soltanto l'uno o l'altro piatto.
Altrettanto si può dire per l'abbinamento di due cibi proteici (carne e formaggio; carne e uova; uova e formaggio; latte e carne; latte e uova...).
Da parte di molti piloti si sta ultimamente diffondendo l'abitudine di consumare una razione abbondante di un primo piatto, seguito o preceduto da un piatto di verdura cotta o preferibilmente cruda; in questa maniera i tempi di digestione sono in genere assai più brevi.
EVITARE GLI ALCOLICI - C'è chi ritiene che un bicchiere di vino, un bicchierino di un amaro aiutino a digerire meglio; l'alcool etilico per la verità deprime alcune funzioni inibitorie cerebrali e può dare una sensazione di euforia; ma l'una cosa e l'altra non aiutano certo la prestazione.
Gli alcolici dovrebbero essere eliminati del tutto fin dalla sera precedente specie nei casi in cui si prevede che la gara si disputi con temperatura e/o umidità elevate.
L'IMPORTANZA DI BERE - Ai fini dell'efficienza atletica dovremo considerare la perdita di grandi quantità di acqua e di sali sotto forma di sudore.
Il pilota quindi dovrà cercare di reintegrare una buona parte di tali perdite; é bene che, specie in presenza di alte temperatura e condizioni di umidità elevate, esegua una preidratazione già dai giorni precedenti aggiungendo ad essa degli appositi sali (KIRON-Dioniso) facilmente reperibili in commercio.
Se possibile, se si riesce e non è motivo di distrazione e deconcentrazione della guida, bere anche durante la gara tramite un apposito camel bag .
Particolare importante da notare è quando arriva il sintomo della sete ed abbiamo voglia di bere, significa che il nostro cervello ha già inviato un segnale di allarme e quindi il corpo necessita urgentemente di acqua; il colore delle urine deve essere chiaro/giallo paglierino, un utile termometro per verificare il corretto apporto idrico.
ALIMENTAZIONE SUCCESSIVA ALLA GARA
Lo scopo dell'alimentazione post- gara è quello di reintegrare le perdite idrosaline, favorire la risintesi del glicogeno muscolare consumato, riparare i danni strutturali conseguenti allo sforzo sostenuto ed evitare un ulteriore sovraccarico metabolico.
E' quindi consigliabile bere e sorseggiare una grande quantità di liquidi ricordando che il senso della sete può essere insufficiente a soddisfare il reale fabbisogno di liquidi persi con la sudorazione, per quanto detto è quindi meglio bere in eccesso piuttosto che bere in difetto; infatti, mentre il surplus di liquidi viene facilmente eliminato attraverso il sudore e le urine, il deficit di liquidi provoca un notevole calo di efficienza fisica con aumento notevole dei tempi di recupero.
E' scientificamente stabilito che una perdita d'acqua pari al 5% del peso corporeo può portare ad un calo del rendimento pari al 50% quindi è altamente consigliabile dopo la gara e più in generale dopo ogni impegno muscolare limitarsi a ricostituire il patrimonio idrico e minerale, valido motivo per cui si dovrebbe sorseggiare in maniera continuativa acqua non gelata e/o bevande appositamente preparate; tra questi non vanno dimenticati i comuni succhi di frutta, (preferendo quelli senza aggiunta di zucchero) opportunamente diluiti con acqua.
A seguito dello sforzo

intenso e protratto durante l'allenamento o la gara sono normalmente necessarie circa 20 ore per ripristinare le riserve di glicogeno muscolare ma sono le prime 2 ore dal termine della prestazione quelle più importanti per pagare tale deficit.
La cena non deve essere molto abbondante, ma leggera e con prevalenza se e quando possibile di preparazioni liquide e/o semiliquide, pertanto sono da preferire i piatti tipici della tradizione gastronomica italiana, quali pasta al pomodoro, minestroni, passate di verdura e legumi, purè di patate a cui seguirà petto di pollo ai ferri, manzo ai ferri, carne di cavallo ai ferri, pesce, uova, Insalata e frutta fresca.
CONSIGLI Alimentazione giornata di Gara Il problema nutrizionale di maggior importanza è rappresentato quindi dalla necessità di garantire una ottima idratazione dell'organismo e di fornire all'atleta una sufficiente quantità di energia che venga ben ripartita nell'arco
della giornata evitando il rischio che si verifichino disturbi digestivi e l'insorgenza del senso di fame o di debolezza; i pasti dovranno essere somministrati in quantità, qualità, tempi e modi in maniera tale da non creare un eccessivo impegno per l'apparato gastro-enterico in quanto esso è già intensamente sollecitato dall'ansia e dalle tensioni tipiche dei momenti pregara.

Suddivisione dei pasti giornalieri:
Colazione
Spuntino 1
PRANZO
Spuntino 2
CENA
Colazione: almeno 2 ore prima del warm up
Fette biscottate o pane (meglio se integrali) con marmellata, crostata con marmellata o miele;
o Biscotti secchi (meglio se integrali) con thè o Yogurt magro e Muesli;
o latte e cereali (Se lo si digerisce);
Spuntino 1 e 2 : frutta di stagione (la banana no perché la digerisci in 2 – 3 ore); o Un panino con cotto, crudo, bresaola; o Barretta ENERVIT POWER SPORT O DI ALTRA MARCA (a base di maltodestrine, fruttosio);
PRANZO: almeno 2-3 ore prima
Pasta con o senza pomodoro o Riso in bianco;
Bresaola o crudo sgrassato con un po' di formaggio grana;
Crostata con marmellata;
CENA:
Pasta in bianco (meglio se integrale) o al pomodoro;
Petto di pollo ai ferri, manzo ai ferri, cavallo ai ferri, pesce, uova; Insalata
PS: Durante un calo di energie e di attenzione (o 10 minuti prima di un turno importante): Gel di carboidrati a rapido utilizzo
Da quanto esposto credo risulti evidente che il pilota debba essere considerato un vero atleta ed egli stesso ne deve essere pienamente consapevole per adottare un comportamento ed uno stile di vita che gli permetta di pensare da atleta; non solo al fine di guidare una moto in pista ma anche nella continua ricerca di poter migliorare le proprie caratteristiche fisiche e raggiungere quel rispetto per il proprio corpo e quella sicurezza interiore tale da progredire sia dal punto di vista atletico ma anche nel corretto approccio alla gara.
Sarebbe però presuntuoso e sicuramente non veritiero voler sostenere che il lavoro del preparatore atletico possa trasformare un "pilota fermo in pista" in un campione, sono però certo che gli darà sicuramente gli strumenti necessari per divertirsi e perchè no anche provarci.
Quest'articolo non vuole essere una dieta obbligata, ogni soggetto è a se stante e le variabili che influiscono sull'attività fisica e psicologica sono moltissime, ma certamente vi saranno di spunto per riflettere sulle vostre attuali abitudini alimentari e magari darvi l'occasione per apportare i corretti aggiustamenti.
Buon appetito ...

READY TO RACE
»www.ktm.com
PACK LEADER
Jeffrey Herlings detta legge!
Continua l'incredibile serie di successi di KTM nel mondiale motocross MX2 e la nuova KTM 250 SX-F domina nel gruppo! Jeffrey Herlings e Jordi Tixier corrono per il titolo agili, veloci e potenti proprio come la loro moto. Nella lotta per la conquista di ogni singolo punto, l'uomo e il mezzo diventano una cosa sola. Jeffrey ha preso il comando e punta al titolo per lui e il suo team!
Nuova KTM 250 SX-F – L' arma per vincere!
KTM
KTM_POWERWEAR
KTM_POWERPARTS
KTM_ORIGINAL SPARE PARTS
KTM_ADVENTURE TOURS
KTM_CAMPS
KTM_FINANCE
facebook.ktm.com
MOTOREX
KTM Group Partner
WP
ORANGE_PROTECT
Si prega di non imitare le scene di guida illustrate, indossare sempre abbigliamento con protezioni e rispettare le norme del Codice della Strada!
Le moto illustrate potrebbero variare rispetto ai modelli di serie per alcune parti accessorie che potrebbero essere soggette a costi aggiuntivi.
Photos: Acevedo J.P, H. Mitterbauer

thor
JUST1
HELMETS
JT Racing USA
XTRIG
RACING TECHNOLOGY
Moto-Master
Brake Parts
Muc-Off
Chiaravalli
DRC
HARD WARE

I GILET
RESCANTI

NGLASSES

L'eterno secondo

di **Nicola Paoletti**

"Il secondo è il primo dei perdenti" e la famosa frase di Enzo Ferrari, evidenzia in maniera impeccabile l'enorme divario che c'è tra il vincere un titolo e arrivare secondo: un abisso. Il primo posto è quello che rimane negli annali, nei ricordi dei tifosi e nell'albo d'oro. Essere Campione del Mondo è un valore massimo, assoluto, il secondo classificato viene dimenticato quasi immediatamente il più delle volte confondendolo con il terzo, il quarto e giù di lì. Chi è arrivato secondo dietro a Tony Cairoli nel mondiale 2012? E nel 2011?? La memoria sfugge, Desalle potrebbe essere già un candidato ad entrare in questa lista dei "primi degli altri", ma Clement ha ancora tanti anni buoni in carriera, e poi sono solo 2 volte che "vince" il titolo di Vice Campione.

Esistono invece, veri "miti" della seconda posizione, un quintetto di supertitolati che il popolo del motocross si ricorda come i veri "ViceCampionidelMondo" (e uno National).

Pekka Vehkonen (secondo classificato: 1987,1988,1989,1990)

Lo sappiamo perfettamente che il "buon vecchio" Finlandese è stato Campione del Mondo della 125 nel 1985. Campione del Mondo con Cagiva, la prima casa a detronizzare l'egemonia Suzuki fino a lì dimostrata (dal 1975 al 1984). Il Mondiale 125, viene riconosciuto infatti a partire dal 1975, 10 titoli consecutivi della Suzuki con svariati piloti, poi nel 1985, un'accoppiata Italo-Finlandese rompe questa costante ed entra nella storia. Vehkonen, personaggio gentile, sempre sorridente e che mai si faceva intaccare il morale da episodi che potevano essere anche suscettibili. Un carattere freddo come si addice a tutti i nordici, ma Pekka era sempre sorridente e di buon umore, prendeva le cose così come veniva. Non ha mai avuto problemi con altri piloti, anche quando succedevano episodi al limite. Pekka, passa alla 250 nel 1987 e incamera 4 stagioni consecutive al secondo posto: 1987, 1988, 1989, 1990. Nel 1987, se la gioca con Eric Geboers, e nonostante gare "maschie", Pekka non polemizza mai, sempre rilassato e tranquillo pensa: "Sarà per l'anno prossimo", ma intanto porta la Cagiva a livelli rispettabili nella cilindrata (la 250) che stava diventando la classe regina degli anni 80. Nel 1988 nulla può contro un John Van Den Berk (Campione del Mondo della 125 l'anno prima) davvero troppo forte. Pekka si dimostra competitivo, ormai conosce la cilindrata e parte con propositi di vittoria anche l'anno seguente. Nel 1989 si presenta su Yamaha, ma al mondiale si presenta anche Jean Michel Bayle (Campione del Mondo 125 del 1988) e per lui non c'è niente da fare. JMB, salta

anche le prime 2 gare per infortunio, ma il Campionato al suo rientro diventa a senso unico; il francese è imbattibile. Nel 1990 arriva Puzar, una sorpresa vincente in quell'anno e Pekka completa il poker di secondi posti. Ma con una tranquillità contagiosa e un sorriso disinvolto commentò: "Beh, il secondo posto è sempre meglio del terzo....". Pekka Vehkonen era un personaggio per questi motivi, disinvolto, rilassato, sorridente, mai uno screzio con gli avversari, mai un episodio che potesse intaccare la sua fredda serenità, uno stile sulla moto inguardabile (seduto e gomiti bassi), ma una bella persona; stimato dagli avversari e simpatico a tutto il pubblico. E poi, comunque, un Mondiale lo ha vinto.

Bob Moore
(secondo classificato nel: 1990,1991,1992)

Bob Moore è stato un pilota che non ha segnato il "cuore" degli appassionati, nonostante la sua origine yankee, il pilota americano era contraddistinto da uno stile molto classico, poco spettacolare anche se molto efficace, cosa poco consona ai piloti d'oltreoceano.
Uno vero "gentleman" nei modi di fare, mai uno screzio o una parola sbagliata, rispettato dagli avversari e dal pubblico, era un pilota molto riservato dal modo di fare quasi timido. Con la faccia da eterno ragazzino, arrivò in Europa nel 1986, vincendo subito il Fast Cross; si stabilì in Italia, dove passò i primi anni molto difficili, vista la barriera linguistica, la sua giovane età e il fatto che era da solo, senza conoscere nessuno. Forse furono proprio queste le motivazioni che forgiarono il suo carattere. Ha corso diversi anni nei Mondiali Motocross, e nel 1990 arrivò dietro il suo grande amico: lo scomparso Donny Schmit, che in quell'anno dominò il Mondiale 125. Nel 1991, Moore era un po' il favorito, visto l'infortunio di Schmit, ma un giovanissimo Everts riuscì a prevalere su Bobby per pochi punti. Moore

aveva bisogno di un cambio di “stimoli” e così migrò nella classe 250, proprio in squadra con l’amico Schmit (Team Yamaha Rinaldi) che anche quell’anno gli arrivò davanti. La maledizione del secondo posto venne fortunatamente smentita nel 1994, quando Bob scese di nuovo in 125 (con le Yamaha del Team Rinaldi) e vinse il Mondiale davanti a Chicco Chiodi. Ora Bob Moore è uno dei più grandi procuratori di piloti di Motocross, lavora per l’agenzia WMG management, che cura gli interessi e gli ingaggi di numerosi top rider sia nel cross che nella velocità, Bob è stato anche il fondatore della “ROAD TO RECOVERY”, organismo impegnato nel raccogliere fondi per la ricerca e il sostentamento delle spese dei piloti gravemente infortunati.

Kurt Nicoll
(secondo classificato: 1987,1988, 1990, 1992)

Inglese di stazza mastodontica, si specializzò sin da subito nella classe 500. Figlio d’arte, è diventato negli anni un veterano della classe regina. Speranza inglese del “dopo- Thorpe”, non riuscirà mai a concretizzare il sogno e forse anche il merito di vincere un Mondiale nella mezzo litro. Di carattere contrapposto a Pekka Vehkonen, Kurt è sempre stato un ragazzone suscettibile e istintivo. Forse, proprio la sua smania di strafare e farsi prendere troppo dalle situazioni è stato il suo più grosso ostacolo. Se in certe situazioni avesse ragionato di più, un Mondiale avrebbe anche potuto vincerlo, certo è che in quegli anni si è scontrato davvero con piloti di livello leggendario: Thorpe, Geboers, Malherbe e Jobè, un quartetto di altissima qualità, quando si parla di classe regina: la 500 c.c. La bestia nera di Nicoll è stato il compianto Jobè, che nel 1987 e sopratutto nel 1992,

ha vinto 2 titoli che sono scappati davvero di un soffio dalle mani dell’Inglese. Nel 1988 è stato invece uno stoico Geboers, troppo convinto nel voler raggiungere il traguardo di “Mr 875”, primo pilota della storia a vincere un titolo nelle 3 cilindrate. Nel 1990 ancora un Geboers dominatore, al suo ultimo anno di attività, farà svanire nuovamente i propositi di rivincita di Nicoll. Più avanti nella carriera “scenderà” in 250, ma il passo non sarà più quello dei tempi migliori. Da sottolineare però il successo della Squadra Inglese al Motocross delle Nazioni del 1994, dove con Herring e Malin, l’Inghilterra sconfisse inaspettatamente la quotatissima squadra USA, provocando la prima sconfitta degli Yankee dopo 13 anni consecutivi di successi. Nicoll ne era il Capitano, e questo successo forse vale anche più di un Mondiale in 500.

Marnicq Bervoets (secondo classificato: 1995,1996,1997,2000)

Personaggio timido ed introverso, ha avuto 2 grandi “nemici” nella sua carriera: Stefan Everts e un problema cronico agli avambracci. E’ stato negli anni 90 uno dei più forti piloti del Belgio, ma il fatto di dividere con Stefan Everts tutta la sua carriera è stato un ostacolo insormontabile. Psicologicamente entrava in gara quasi sempre poco convinto delle sue possibilità, e quando invece “era in giornata” a livello di testa, erano i suoi avambracci a dargli problemi. Diciamo subito che i suoi avambracci erano davvero un problema permanente, si gonfiavano e si indurivano costantemente ed irrimediabilmente ad ogni gara, sintomo forse anche questo di una tensione psicologica che è probabilmente sempre stata la sua prima vera avversaria. Ha subìto più di un’operazione per sindrome compartimentale

agli avambracci, proprio con l'intento di evitare i continui indurimenti, ma il problema si ripresentava: sempre. La sua guida diventava legnosa e poco reattiva, ma questo succedeva spesso, quando c'era Stefan Everts nelle vicinanze. Nel 1995 si giocò tutto il Mondiale con Everts, ma ne uscì di poco perdente. Il 1996 è forse l'anno in cui il Mondiale lo ha perso lui. Infatti, poco prima di metà Campionato si trovava con un vantaggio molto ampio sugli inseguitori, poi qualche noia meccanica e una convinzione che svanendo, permise il recupero di Everts che vinse il secondo Mondiale in 250. Nel 1997 nulla cambia, Bervoets sembra partire già battuto dal connazionale, e così va a finire con Everts che fa tripletta nella 250. Nel 1999 cambia aria e va in 500, dove, dopo un primo anno di apprendistato, nel 2000 si scontra con un' altro connazionale: Joel Smets. Joel, dopo aver perso il Mondiale nel 1999 (Andrea Bartolini campione del mondo), non concede nulla, e Bervoets si ferma nuovamente sul secondo gradino del podio. Curioso come sia proprio Bervoets a consigliare l'ingaggio di Everts a Rinaldi per la stagione 2001, come compagno di Team. Dimostrazione di una persona corretta, semplice e sincera, forse un po' ingenua, attanagliato nella sua carriera da un problema cronico di indurimento degli avambracci e una scarsissima convinzione nei propri mezzi. Da segnalare anche per lui, numerose partecipazioni vincenti ai Motocross delle Nazioni con la squadra del Belgio.

Kevin Windham:
(secondo classificato SX 2004, 2008, 2010 - National 1996, 1997, 1999, 2001, 2003, 2005, 2006)

La carriera di Windham è una di quelle più longeve nello sport: 19 anni di permanenza, quasi tutti su moto ufficiali e all'attivo, nessun titolo. Ha vinto due titoli SX 125 costa Ovest nel 1996 e 1997, ma per l' AMA hanno una valenza di titolo "regionale". Diciannove stagioni, cominciate con la gara di debutto nel 1994, dove aveva condotto tutta una manche in testa per cedere proprio all'ultimo giro a Doug Henry, un quasi record allora per un novizio. Bisognerà aspettare il 2010 con Eli Tomac per vedere un debuttante assoluto vincere al suo esordio. Un pilota dotato di stile sopraffino e naturale, faceva sembrare facili cose complesse. Pastrana un giorno disse: "E' il pilota con il miglior talento naturale che abbia mai visto". Spesso messo a confronto con Everts, con cui oltre a dividere un'epoca, divideva gli opinionisti su chi avesse davvero lo stile perfetto in assoluto, di carattere amichevole e legato tantissimo alla moglie Dottie, Kewin è quello che si può definire un gran bravo ragazzo. Uno con la testa a posto, che nella vita ha avuto tanta fortuna e che ha saputo sfruttare i momenti buoni nel periodo in cui gli ingaggi erano sfavillanti. Ma non era un vincente. Windham, con un pò più di grinta, forse un titolo l'avrebbe anche potuto vincere. Gli avversari sono stati svariati, ma forse il suo talento non era sufficiente a contrastare la convinzione psicologica che avevano i suoi contendenti alla vittoria e la "sfortuna" di capitare nel "periodo Carmichael", non può essere

una scusante. Nel 1996, Windham arriva secondo nel National dietro a Lamson. Nel 1997 è un quasi veterano della 125, debutta Carmichael, ma il Ricky del 1997 non era di certo imbattibile. Qui Windham ha dimostrato subito segni di una fragilità mentale che lo "segnerà" per tutta la carriera. Nonostante un Carmichael molto immaturo e non privo di errori, Windham perde un Campionato che lo vedeva come favorito indiscusso. Negli anni ci saranno anche Albertyn (1999) e Reed (2004 e 2008) che nel Supercross che gli sbarreranno la strada verso un titolo che Windham forse è giusto non abbia mai vinto, proprio perchè incapace di porsi a quel livello superiore, livello che definisce un Campione da un buon pilota (ottimo nel suo caso). Pensiamo al 2008, quando Windham, con un Reed a mezzo servizio e dopo complicazioni con controlli sulla benzina, non riesce ad approfittare di una situazione che era tutta a suo favore. Nel 2003 il grande sberleffo a Ricky Carmichael, Kewin al suo rientro nel National dopo più di un anno di momentaneo ritiro per motivi di "saturazione da motocross", vince 2 gare consecutive, primo pilota a stoppare Carmichael dopo una lunghissima serie di gare da imbattuto (Ricky nel 2002 fece la sua prima Perfect Season). Windham va forse a fermare quella che poteva essere una catena di 3 Perfect Season consecutive. Un idolo delle folle, sono già entrati nella storia i suoi "transfer" di presentazione nelle gare Supercross, ultimo vessillo alla lunga carriera del pilota della Louisiana.

MOTOCROSS
2012
FOTO E STORIE
Stefano Taglioni
Enzo Tempestini
AXO
Red Bull
KTM

CLICK
HERE

WWW.RACESTORE.IT

IL TECH 10 SI RINNOVA

Il Tech 10, lo stivale di riferimento nel cross, è stato aggiornato con innovazioni come un sistema di chiusura a ganci leggero e durevole, e protettori caviglia anatomici per migliorare prestazioni già formidabili. Un pannello mediale dotato di avanzate protezioni in gomma migliora il contatto con la moto, mentre una struttura evoluta favorisce il feeling nel contatto con cambio e freno posteriore. Il Tech 10 è comodo fin dal primo giro, pur prendendosi cura dei campioni dal cancello di partenza fino alla bandiera a scacchi.

- Struttura stivale studiata con avampiede anatomico e zona dita ribassata per migliorare la cambiata e il feeling con il freno posteriore.
- Tomaia leggera che unisce pelle primo fiore con sofisticata microfibra e un guscio protettivo resistente alle abrasioni in TPU.
- Placca tibiale e protezioni mediali Alpinestars in TPU realizzate in pezzo unico per una maggior stabilità ed integrità strutturale. La placca tibiale anatomica vanta un sistema a doppia chiusura con linguetta in microfibra e Velcro® per una chiusura precisa e gancio leggerissimo e microregolabile. Protezione tibia dotata di sistema a lamelle in TPU studiata per prevenire le iperestensioni frontali ed offrire un miglior controllo delle flessioni.
- Design ergonomico innovativo per le zone di flessione mediali e laterali per supportare al meglio le zone anteriore e posteriore e contribuire alla prevenzione di forze torcenti dannose nella zona caviglia.
- Pannello mediale realizzato in pezzo singolo con polimeri formulati specificamente per una maggior stabilità ed integrità strutturale, che comprende inserti in gomma per

il massimo del grip nel contatto con la moto ed una maggior resistenza all'abrasione.

- Protettori anatomici tallone in TPU per offrire resistenza agli impatti con l'innovativo sistema Alpinestars a lamelle sul posteriore in polimeri duri antishock per proteggere il tallone. Protezione posteriore contro l'iperestensione.
- Innovativa protezione monopezzo bimescola iniettata che integra una piastra in acciaio, un rinforzo in zona dita e un protettore rigido alluce co-iniettato. La struttura è molto resistente ad abrasione ed impatti, migliorando la durevolezza generale dello stivale e il suo profilo.
- Nuova suola bimescola integrata senza soluzione di continuità nella struttura base multidensità con supporto incluso. La suola offre durevolezza, grip sulle pedane e feeling di livello superiore.
- La soletta centrale è facilmente sostituibile; Alpinestars offre un servizio completo di risuolatura e riparazione dello stivale.
- Innovativo sistema di chiusura dei ganci con ponticelli in alluminio ad alta resistenza, registri con memoria e sistema a sbloccaggio rapido autoallineante per una chiusura facile e precisa e migliori prestazioni alla guida. Le cinghie dei ganci sono realizzate in TPU per migliorare la flessibilità frontale. Tutti i ganci sono sostituibili.
- Inserti in microfibra estesi per prevenire l'infiltrazione di acqua e sporco.
- L'interno in politessuto con schiuma 3D a celle aperte è dotata di antiscivolo in zona tallone per mantenere il piede in posizione corretta nello stivale.
- Lo stivale Tech 10 è certificato CE.

RINFORZO CAVIGLIA INTERNO

- L'innovativo rinforzo biomeccanico interno è dotato di barre di torsione a C nelle zone mediale e laterale per controllare la rotazione di gamba e caviglia mantenendo libertà di movimento. Ricambi a calzata più ampia compresi nella confezione. Queste barre di torsione a doppio collegamento consentono al pilota un naturale movimento della caviglia con uno smorzamento progressivo delle forze torcenti in caso di caduta.
- Imbottitura protettiva in TPU su caviglie e tallone, area flessibile ultrasottile sull'avampiede per migliorare sensibilità e controllo.
- Nuova soletta anatomica staccabile bimescola in EVA per migliorare comfort e supporto, a garanzia di una giusta distribuzione dei pesi.

Per maggiori informazioni visitare il sito: www.alpinestars.com

ALPINESTARS TECHSTAR

Techstar: il top di gamma Alpinestars per il fuoristrada, contraddistinto da linea aggressiva, soluzioni innovative, prestazioni e comfort.

TECHSTAR GLOVE

Un guanto durevole e molto areato dalle prestazioni superbe in ogni situazione offroad, l'Alpinestars Techstar offre grande flessibilità nella calzata grazie al suo design pre-curvato e lati dita in Lycra® - un guanto robusto pronto alla lotta.

TECHSTAR GLOVE, CARATTERISTICHE PRINCIPALI:

- Inserti ventilati in TPR sulle dita, con struttura a dita separate ed estensioni in Lycra sulle prime due dita per una maggior ventilazione e miglior flessibilità.
- Dorso durevole e ventilato in Airmesh, con prese d'aria stampate in TPR 3D per una maggior circolazione dell'aria.
- Guanto con dita pre-curvate e punti di flessione nocche in Airprene per ridurre l'affaticamento.
- Forchette dita ricoperte in Lycra senza cuciture per eliminare le irritazioni cutanee.
- Zone d'impatto rinforzate in schiuma anti-vibrazioni per assorbire sollecitazioni in sella e in caso d'impatto.
- Aree grip in silicone sulle dita per migliorare presa e controllo sulle leve.
- Regolazione polso in TPR per una calzata personalizzata.
- Area pollice rinforzata in scamosciato per una maggior durata

TECHSTAR JERSEY

Quando il cancelletto scatta non potreste indossare miglior maglia della Techstar. Con una struttura multipannello in microfibra leggera e durevole e zone Airmesh in posizione strategica per migliorare la ventilazione, la Techstar vanta anche maniche pre-curvate, gomiti imbottiti in schiuma ed inserti stretch per un ottimo comfort in qualunque specialità offroad.

TECHSTAR JERSEY, CARATTERISTICHE PRINCIPALI:

- Struttura principale in politessuto per un'efficiente dispersione dell'umidità.
- Maniche pre-curvate, con gomiti imbottiti per il massimo comfort.
- Avambracci in Airmesh per una maggior ventilazione alla guida.
- Taglio allungato sulla schiena per compatibilità con i pantaloni Alpinestars MX e zona posteriore a stampa siliconica per mantenere la maglia all'interno dei pantaloni.
- Struttura colletto comfort per una maggior facilità di vestizione.
- Polsini aderenti con inserti elasticizzati V-stretch.
- Grafiche sublimate resistenti allo scolorimento.

TECHSTAR PANTS

Affrontate canali ed appoggi con la massima fiducia con pantaloni da riferimento: gli Alpinestars Techstar. Soluzioni innovative quali il ginocchio 'Babel' e il pannello posteriore 'Vector' offrono livelli irraggiungibili di comfort e libertà nei movimenti. Leggeri e durevoli, questi pantaloni da MX offrono una vestibilità che migliorerà le vostre prestazioni.

TECHSTAR PANTS, CARATTERISTICHE PRINCIPALI:

- La struttura multipannello in

Nylon ed Airmex è spalmata in PU per migliorare robustezza e durata.

- Pannelli perforati e tagliati strategicamente ed inserti mesh migliorano la ventilazione.
- L'esclusivo, brevettato, pannello posteriore 'Vector' offre il massimo in termini di comfort e flessibilità.
- Lo schema 'Babel' (brevettato) per il ginocchio è caratterizzato da una struttura pre-curvata, rinforzata ed imbottita 3D con soffietti in spandex stretch nascosti per una vestibilità eccellente nella posizione di guida.
- Rinforzi in Nylon pesante nella zona sella per una miglior resistenza all'abrasione.
- Interno gamba rinforzato in cuoio per un maggior comfort e resistenza al calore.
- Interno in mesh leggero e ventilato con inserti stretch per una miglior vestibilità.
- Loghi 3D in gomma iniettata.
- Cerniera anteriore nascosta con chiusura ad automatico.
- Tasca portachiavi interna.

UFO PLAST
CYBORG. PROTEZIONE INNOVATIVA

Più che una pettorina è un corpetto protettivo.
E' stata battezzata da Ufo Plast come Cyborg ed è un capo davvero speciale, capace di offrire in un unico prodotto protezioni anteriori, laterali e posteriore removibili.
Assoluta libertà di movimento per il nuovo corpetto Cyborg, realizzato completamente in Meryl® e Airnet per il massimo del comfort, offrendo una leggerezza ed una traspirabilità ineguagliabili.
Le protezioni interne 3D offrono una elevata capacità di traspirazione ed un ottimo assorbimento agli urti; sono asportabili per ragioni igieniche consentendo così un rapido lavaggio. Novità assoluta sono invece le protezioni laterali per la milza e il fegato, una sicurezza in più per il pilota in caso di urto.
Anche i braccioli sono removibili per la massima adattabilità al corpo.
Certificata CE ed omologata livello 1 nella protezione schiena, Cyborg è disponibile in colore nero su 3 taglie (da S a XXL) ad un prezzo di 193,60 euro iva inclusa.

Info line: 0587 488012 - www.ufoplast.com - info@ufoplast.it

SERVIZI DI ECCELL

PHOENIX

ESIG

www.mercurioambientesicurezza.it